5

Nachhaltigkeitsbericht

(Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG.
Teil des zusammengefassten Lageberichts)

229 Allgemeine Informationen
255 Umweltinformationen
255 Einführung in das Umweltmanagement
264 Klimawandel
298 Umweltverschmutzung
311 Wasser
318 Biologische Vielfalt und Ökosysteme
327 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
345 EU Taxonomie
362 Sozialinformationen
362 Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
392 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
411 Corporate Citizenship
416 Kundinnen und Kunden
426 Informationen zur Unternehmensführung
444 Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht
467 Nichtfinanzielle Kennzahlen 2024 der Volkswagen AG

Allgemeine Informationen

Nachhaltigkeit ist tief im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir neue, wichtige und zielorientierte Impulse und verstehen Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch.

ÜBER DIESEN NACHHALTIGKEITSBERICHT

Die Volkswagen AG gibt für das Berichtsjahr 2024 eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (Nachhaltigkeitsbericht) des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG ab. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ist in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt. Für den Nachhaltigkeitsbericht wurden für das Berichtsjahr 2024 erstmals die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vollumfänglich als Rahmenwerk angewendet (Nachhaltigkeitserklärung), da sie den Regelungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in der Europäischen Union zugrunde liegen.

Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS

Allgemeine Erläuterungen zu den Standards

Die ESRS sind aktuell in zwölf Standards unterteilt. Zwei davon sind übergreifende Standards, in denen Allgemeine Anforderungen (ESRS 1) und Allgemeine Angaben (ESRS 2) festgelegt werden. In weiteren zehn sogenannten Themenstandards werden Themen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung adressiert:

- Umweltinformationen (Environment, E-Standards): Klimawandel (ESRS E1), Umweltverschmutzung (ESRS E2), Wasser- und Meeresressourcen (ESRS E3), Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4), Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5);
- Sozialinformationen (Social, S-Standards): Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1), Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2), Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3), Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4);
- Informationen zur Unternehmensführung (Governance, G-Standard): Unternehmensführung (ESRS G1).

Jeder Standard ist nach sogenannten Angabepflichten aufgebaut, die jeweils spezifische Datenpunktanforderungen enthalten. Für den Volkswagen Konzern relevante Angabepflichten wurden in einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelt. Der Anhang des Nachhaltigkeitsberichts enthält einen detaillierten Index, der Auskunft darüber gibt, in welchem Berichtsteil entsprechende ESRS-Angaben zu finden sind.

Berichtsumfang

Der Nachhaltigkeitsbericht der Volkswagen AG wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Der Konsolidierungskreis wurde in Anlehnung an den Konzernabschluss ermittelt. Der Bericht umfasst grundsätzlich alle vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Für die Datenerhebung von Umweltinformationen und Informationen zur Unternehmensführung wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- E-Standards: Daten werden im Wesentlichen für die vollkonsolidierten Produktionsgesellschaften erhoben. Zudem werden die zwei kontrollierten, nicht vollkonsolidierten Gesellschaften Volkswagen Sarajevo d.o.o.,

Vogosca/Bosnien und Herzegowina sowie Audi Formula Racing GmbH, Neuburg an der Donau/Deutschland, in die Betrachtung einbezogen. Darüber hinaus werden für bestimmte Angaben zu Treibhausgasemissionen und Energie sowie Emissionen in Luft und Wasser und biodiversitätssensiblen Gebieten im Wesentlichen die fahrzeug- und komponentenproduzierenden Joint Ventures in China, für die operative Kontrolle besteht, berücksichtigt.

> G-Standard: Für die Angaben unter Korruption und Bestechung, im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung", werden alle kontrollierten Gesellschaften betrachtet. Die kontrollierten Gesellschaften bilden – in Abhängigkeit vom individuellen Risikoprofil gemäß interner Compliance-Risikobewertung (ICRA) – auch den Anwendungsbereich für die Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen.

Bei der Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde sowohl die vorgelagerte als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet. Bei der Auswahl von Datenpunkten wurde von der Möglichkeit einer stufenweisen Einführung Gebrauch gemacht.

Methodische Spezifikationen

Bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts wurden methodische Spezifikationen genutzt.

> Bei der Berichterstattung wurden folgende Zeithorizonte angewendet, sofern nicht anders gekennzeichnet:
Der kurzfristige Zeithorizont entspricht dem Zeitraum unter einem Jahr nach Abschluss des Berichtsjahres.
Der mittelfristige Zeithorizont erstreckt sich vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu einem Zeitraum von fünf Jahren.
Der langfristige Zeithorizont umfasst alle Zeiträume, die über fünf Jahre hinausgehen.

> Sofern bei den relevanten Angabepflichten konkrete Umstände im Sinne des ESRS 2 vorliegen, werden diese bei den Datenpunkten kenntlich gemacht.

> Der Nachhaltigkeitsbericht enthält auch einen Index für ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben. Dieser ist im Anhang des Nachhaltigkeitsberichts zu finden.

GESCHÄFTSMODELL, WERTSCHÖPFUNGSKETTE UND STRATEGIE

Geschäftsmodell und Konzernstruktur

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken und produziert und vertreibt insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar beziehungsweise mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der Škoda Auto a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Financial Services Overseas AG sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß §§ 285 und 313 HGB entnehmen, die auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar und die Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von §3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätssektor übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Verteilung von Elektrizität aus. Durch die Beendigung der Kohleverstromung im Heizkraftwerk des Volkswagenwerks Wolfsburg wurden im Geschäftsjahr 2024 Umsatzerlöse von 2,4 Mio. € durch den Verkauf von Steinkohle erzielt.

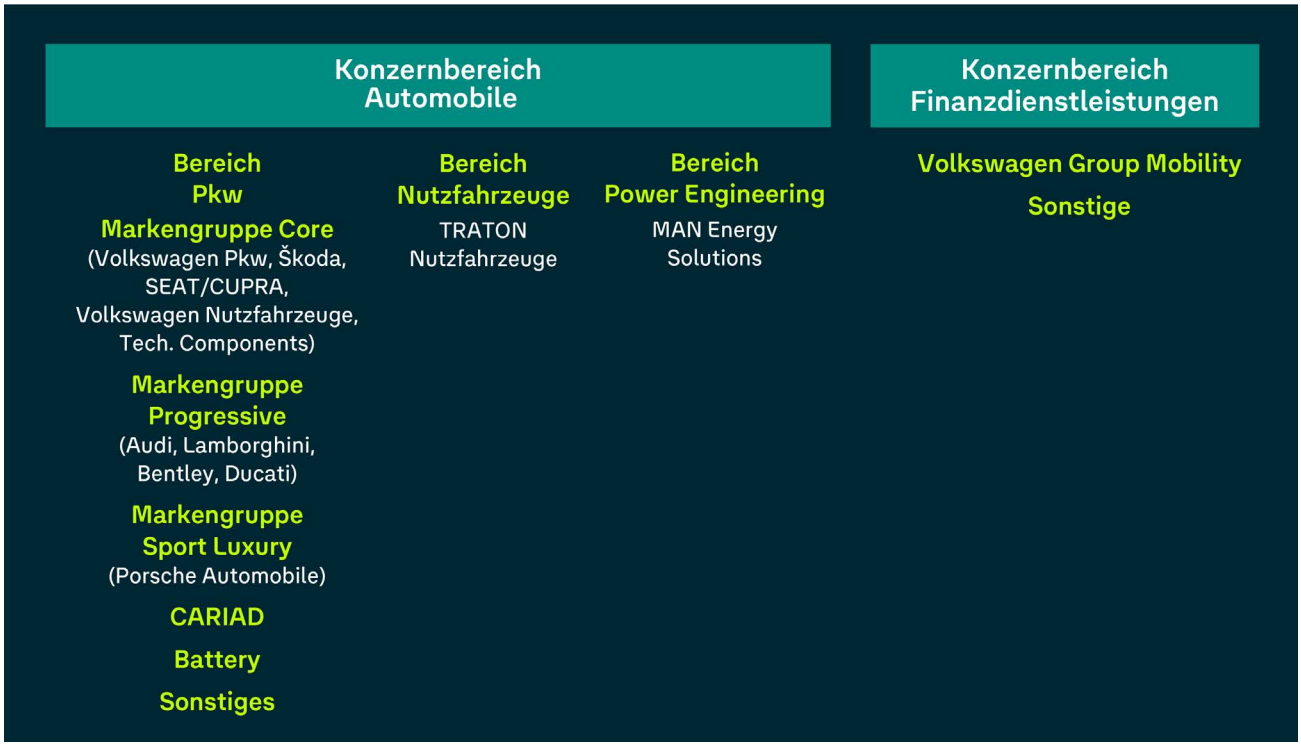
614.082 Beschäftigte arbeiteten zum Ende des Berichtsjahres 2024 beim Volkswagen Konzern. Eine detaillierte Aufstellung nach Regionen findet sich im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte".

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Die signifikanten Produkte des Volkswagen Konzerns umfassen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering im Konzernbereich Automobile sowie Finanzdienstleistungen.

Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich selbständig.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Im Bereich Pkw werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.



Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote.
Mit seinen Marken bedient der Volkswagen Konzern vor allem Privat-, Geschäfts- sowie Großkunden und ist auf allen für ihn relevanten Märkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet.

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands" sind das: „Technik", „Finanz und Operative Steuerung", „Personal und Markengruppe Trucks", „Integrität und Recht", „Markengruppe Progressive", „Markengruppe Sport Luxury", „China", „IT" sowie „Markengruppe Core". Dabei wird der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury" vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb", „Konzern Produktion", „Konzern Beschaffung" und „Konzern Forschung und Entwicklung" umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung. Ihre Struktur soll dazu beitragen, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten. Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern auch die Vertretenden der jeweils thematisch relevanten Fachbereiche sowie der involvierten Marken, Markengruppen und Gesellschaften vertreten. Die Ausschüsse und weitere Top-Gremien des Konzerns überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Konzernstrategie stehen und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke verantwortet. Dabei berücksichtigt er die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben sowie die Übereinkommen in den Markengruppen im Rahmen des gesetzlich Zulässigen. Konzernübergreifende Interessen können so verfolgt und gleichzeitig die markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden dem Vorstand der Volkswagen AG vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine synergetische Umsetzung zu erreichen. Ein wichtiges Instrument sind dabei Konzernrichtlinien, die vom Konzernvorstand beschlossen werden. Konzernrichtlinien sind Steuerungsmittel mit denen die Volkswagen AG ihre Vorgaben wie zum Beispiel einheitliche Standards und Handlungsrahmen an die Konzerngesellschaften kommuniziert. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Organe der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen sind dabei aus unserer Sicht die Grundlage für unseren nachhaltigen Erfolg.

Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns

Um den Geschäftsbetrieb des Volkswagen Konzerns sicherzustellen, verfügt dieser über eine weit verzweigte und komplexe Wertschöpfungskette. Sowohl vorgelagerte als auch nachgelagerte Prozessschritte dieser Wertschöpfungskette werden zunehmend vertikal in den eigenen Geschäftsbereich integriert.

Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Der vorgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Upstream) umfasst die Gewinnung von Rohstoffen sowie die Produktion von Komponenten und Bauteilen. Der Volkswagen Konzern pflegt enge Beziehungen zu zahlreichen Lieferanten, die eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung von Rohstoffen und Vorprodukten spielen.

Darüber hinaus betreibt der Konzern eigene Fertigungsstätten und Werke, in denen wesentliche Bauteile wie Motoren, Getriebe und Fahrwerke produziert werden. Durch die Kontrolle über diese wesentlichen Produktionsschritte sollen hohe Qualitätsstandards gewährleistet und gleichzeitig innovative Technologien und Verfahren direkt implementiert werden.

Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern eng mit einer Vielzahl von Zuliefernden zusammen, die spezialisierte Komponenten und Dienstleistungen bereitstellen, um die Effizienz und Qualität der Produktion weiter steigern zu können.

Kerngeschäft

Das Kerngeschäft (Core Business) umfasst folgende zentrale Aktivitäten: die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware- und batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen, Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten. Besonders relevante Stakeholder in diesem Bereich sind die Beschäftigten sowie der Betriebsrat.

In der Entwicklungsphase investiert der Volkswagen Konzern in fortschrittliche Technologien und innovative Designs mit dem Ziel, hochmoderne und umweltfreundliche Fahrzeuge zu produzieren. Die Fertigung erfolgt in weltweit verteilten Produktionsstätten, die auf Effizienz und Qualität ausgerichtet sind. Effiziente Logistikprozesse sollen eine nahtlose Integration aller Schritte gewährleisten, von der Produktion bis zur Auslieferung, und gleichzeitig zur Reduktion von Emissionen und Kosten beitragen. Der Vertrieb erfolgt über ein globales Netzwerk von Händlern und Vertriebsstellen, die den Kundinnen und Kunden die Fahrzeuge zeitnah und zuverlässig zur Verfügung stellen sollen.

Hier schließt sich die Wertschöpfungskette der Volkswagen Group Mobility mit seiner Palette an Dienstleistungen von Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung, Versicherungen sowie weitere fahrzeugnahe Mobilitätsprodukte an – sowohl für Privatkunden als auch für gewerbliche Einzelabnehmer und Flottenkunden. Darüber hinaus bieten die Händler und Geschäftspartner auch Wartungsverträge an.

Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Der nachgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Downstream) umfasst die Nutzungsphase des Fahrzeugs sowie das End-of-Life-Management. In dieser Phase spielen die Nutzung der Fahrzeuge und die damit verbundenen Dienstleistungen eine zentrale Rolle. Die Händler und Servicepartner bieten umfangreiche Service- und Reparaturdienstleistungen an und sollen sicherstellen, dass Kundinnen und Kunden stets Zugriff auf qualitativ hochwertige Ersatzteile haben. Hinzu kommt das wachsende Segment der Mobilitätsdienstleistungen, das den Kundenbedürfnissen nach Flexibilität und Komfort Rechnung trägt. Einerseits sind dies Fahrzeugangebote nach Bedarf wie Leasing, Vermietung oder Auto-Abonnements. Andererseits umfasst die Mobilität auf Abruf das sogenannte Ride-Pooling und Ride-Hailing, perspektivisch auch autonom.

Der Konzern plant in den kommenden Jahren das gesamte Ökosystem an Mobilitätsdienstleistungen seiner Marken zu bündeln und den Kundinnen und Kunden über bis zu drei Lebenszyklen eines Fahrzeuges anzubieten. Daraus werden zum einen zusätzliche Erträge über den Lebenszyklus eines Fahrzeuges generiert. Zum anderen fördert es im Kontext Circular Materials den Zugriff auf Rohstoffe der Gebrauchtfahrzeuge, die der Konzern auf seiner Bilanz hält.

Das End-of-Life-Management ist ein integraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie des Volkswagen Konzerns. Hierbei stehen das Produkt- und Batterierecycling im Fokus.

Der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur ist und bleibt eine wichtige Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität. Daher treibt der Volkswagen Konzern den Aufbau der Ladeinfrastruktur mit seinen Partnern der Marke Elli in Europa, CAMS in China und Electrify America in Nordamerika voran. Zusätzlich ist der Konzern mit Elli auch im Energiegeschäft aktiv, mit dem Ziel, den Wandel vom Ladeninfrastrukturanbieter zum ganzheitlichen Energieserviceprovider zu vollziehen.

Konzernstrategie

Schnelllebige globale Megatrends, der rasant fortschreitende technologische Wandel, veränderte Kundenanforderungen sowie nicht zuletzt die weltwirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen und Regulationen stellen die Automobilindustrie vor historische Herausforderungen. Künstliche Intelligenz bietet Möglichkeiten, die bis vor Kurzem noch nicht vorstellbar waren, und bringt Veränderungen in nahezu allen Industrien und Lebensbereichen. Auch die Gesellschaft und ihre Werte befinden sich im Wandel. Das Bewusstsein für unseren Planeten und die Auswirkungen, die unsere Lebensweise auf ihn hat, gewinnen immer mehr an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Geschäftsjahr 2024 unsere eigene Ausrichtung hinterfragt und die neue Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations" erarbeitet. Die neue Konzernstrategie greift dabei wichtige Themen vorangegangener Strategien auf und entwickelt diese weiter.

Im ersten Schritt wurden die wesentlichen Anforderungen und übergreifende Ziele für die Strategie formuliert. Hierzu gehören Resilienz, um das globale Geschäft in Zeiten geopolitischer Spannungen robust aufzustellen, Adaptivität, um in der Transformation der Mobilitätsindustrie auf Veränderungen zügig reagieren zu können, sowie finanzielle Robustheit, um die erforderlichen Investitionen in Produktinnovationen finanzieren zu können.

ANFORDERUNGEN UND ÜBERGREIFENDE ZIELE DER STRATEGIE

Hieraus leiten wir unser strategisches Zielbild ab: „The Global Automotive Tech Driver" zu sein. Dies fasst die wesentlichen Handlungsbedarfe für den Volkswagen Konzern in drei Felder zusammen:

- die resiliente Aufstellung in allen relevanten Regionen zur Sicherung globaler Synergien,
- die Neu-Fokussierung der Kompetenzfelder innerhalb der Wertschöpfungskette, auch vermehrt im Zusammenhang mit Partnern
- sowie starke Marken mit profitablen Produkt- und Serviceangeboten, die innerhalb effizienter Markengruppen durch den Konzern gesteuert werden.

KERNTHEMEN UND IMPERATIVE DER GROUP STRATEGY

Um unser Zielbild „The Global Automotive Tech Driver" zu erreichen, haben wir im Rahmen der Konzernstrategie klar definierte Konzernziele in Form von neun Imperativen definiert, die drei Kernthemen zugeordnet sind:

- Excite customers globally:
  Wir wollen Kundinnen und Kunden weltweit mit einem starken Produktportfolio, attraktiven Serviceangebot im gesamten Kunden- und Produktlebenszyklus und wettbewerbsfähigen Technologien begeistern.
- Unleash our full potential:
  Unser volles Unternehmenspotenzial wollen wir durch bewusstes Entscheiden zwischen Synergien und Umsetzungsgeschwindigkeit, Steigerung der Attraktivität für Talente und Nutzung der Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz entfalten.
- Focus on fundamentals:
  Wir fokussieren uns auf ein robustes Unternehmensfundament mit reduzierter Kostenbasis, resilienten Strukturen und verstehen Nachhaltigkeit als Grundmaxime unseres Handelns.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist im Kernthema „Focus on fundamentals" als Imperativ „Elevate Sustainability" fest in der Konzernstrategie verankert.

Konzernnachhaltigkeitsstrategie

Nachhaltigkeit ist tief im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer im Geschäftsjahr 2024 vorgestellten Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir neue, wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zu der Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir werden dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit all unseren Stakeholdern anstreben, um zu lernen und uns weiter zu verbessern.

Die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist dabei für den gesamten Volkswagen Konzern gültig, das heißt für die Konzernstellen, für alle Marken sowie Tochterunternehmen. Auf diese Weise adressieren wir übergreifend unsere Produkte, Dienstleistungen und Stakeholder, welche auf Markenebene auch unsere Kundinnen und Kunden umfassen. Mit regenerate+ wollen wir uns als Volkswagen Konzern differenzieren und ermöglichen gleichzeitig unseren Marken, sich in ihrem spezifischen Marktumfeld zu positionieren.

Gemeinsam folgen wir einer Vision für den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Transformation ist ein Prozess; wir sind stetig in Bewegung. Dabei überprüfen wir unsere ambitionierten Ziele regelmäßig und passen sie fortlaufend an. Mit der systematischen Umsetzung unserer neuen Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir diesen Weg fort. Die regenerate+ zeichnet sich dabei durch klare Maßnahmen in vier Dimensionen aus: Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business.

Dimensionen von regenerate+

Natur

Der Volkswagen Konzern hat als Mobilitätsanbieter in der gesamten Wertschöpfungskette Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Deshalb ist ein zentrales Ziel der Konzernnachhaltigkeitsstrategie, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Die Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Menschen und die Umwelt auszuüben sowie mit Hilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

Klimaschutz: Der Volkswagen Konzern will ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen werden

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und richtet seine eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen zu sein. Das Zwischenziel: Bis 2030 soll sich der CO_2-Fußabdruck in der Nutzungsphase unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30 % (gegenüber 2018) pro gefahrenem Kilometer verringern.

Die Produktionsstandorte weltweit sollen zudem bis 2040 bilanziell CO_2-neutral sein – 10 Jahre früher als ursprünglich geplant. Dafür sollen u.a. die Treibhausgasemissionen bis 2040 im Vergleich zu 2018 um 90 % reduziert werden. Das will der Volkswagen Konzern zum Beispiel durch die Umstellung der Energieversorgung und Steigerung der Energieeffizienz erreichen. So soll bis 2030 der externe Strombezug aller Standorte zu 100 % aus CO_2-neutralen Quellen stammen. Derzeit stammt der externe Strombezug der europäischen Werke bereits zu 100 % aus erneuerbaren Energien.

Im Rahmen der „Zero Impact Factory" verfolgen wir das konkrete Ziel, die absoluten negativen Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. So wurden bisher im Vergleichszeitraum 2010 bis 2024 die CO2-Emissionen um 62,8 % und der Energiebedarf um 21,5 % je produziertem Fahrzeug reduziert. Weiterhin verringerte sich der Wasserverbrauch um 27,1 %, das Abfallaufkommen um 79,4 % und die VOC-Emissionen um 67,5 % pro Fahrzeug.

Ressourcen: Der Volkswagen Konzern arbeitet daran, den Bedarf an primären Rohstoffen fortlaufend zu reduzieren

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus. Der Volkswagen Konzern hat sich hierzu erstmals konzernweit Ambitionen gesetzt. Wir streben zudem an bis zum Jahr 2040 in unseren Produkten 40 % Materialien aus Recyclingprodukten einzusetzen.

Bereits jetzt sind in der gesamten ID.-Familie Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen aus recycelten Materialien, beispielweise Sitzbezüge aus Garn aus Meereskunststoffen und recycelten PET-Flaschen.

Ökosystem: Der Volkswagen Konzern fördert die Artenvielfalt

Die Herstellung und der Betrieb unserer Fahrzeuge haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss wollen wir entgegenwirken, indem wir daran arbeiten, unsere Landnutzung zu reduzieren und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen. Wir streben an, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten und innerhalb der Lieferkette zu erhöhen.

Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst. Wir unterstützen weltweit Naturschutzprojekte und engagieren uns seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e. V. erkennen wir die drei Ziele des internationalen

Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Wir haben zudem entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns unseren Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Darüber berichten wir alle zwei Jahre in unserem Fortschrittsbericht.

Zusätzlich wollen wir die Biodiversität fördern, indem wir beabsichtigen, ab 2025 für externe Projekte einen Biodiversitätsfonds mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr aufzulegen. Die Auswahl der zu unterstützenden Projekte soll ein unabhängiges Entscheidungsgremium übernehmen.

Unsere Belegschaft

Der Volkswagen Konzern ist ein sozialer Arbeitgeber. Wir stehen für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur. Durch faire Löhne tragen wir an unseren Standorten zur Sicherung des Lebensstandards unserer Beschäftigten bei. Wir investieren umfassend in die Qualifizierung, Sicherheit und Gesundheit unserer Beschäftigten.

Kultur: Der Volkswagen Konzern fördert eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur

Im Volkswagen Konzern lehnen wir Diskriminierung in jeder Form ab. Wir fördern das partnerschaftliche Verhalten am Arbeitsplatz und engagieren uns für Inklusion. Wir sind überzeugt, dass Integrität und Compliance nur in einer angstfreien Kultur gelebt werden können, und wir schaffen hierfür die Voraussetzungen. Ein besonderes Anliegen ist uns die Erhöhung des Frauenanteils auf allen Ebenen der Belegschaft. Als ein traditionell von Ingenieuren und technischen Fachkräften dominiertes Unternehmen stehen wir wie alle Automobilunternehmen vor besonderen Herausforderungen. Bis zum Jahr 2025 soll der Frauenanteil im Management auf über 20 % gesteigert werden.

Wichtig ist uns Vielfalt aber auch im Hinblick auf Kultur, Herkunft und Muttersprache. Wir messen jährlich den Internationalisierungsgrad im Top Management des Volkswagen Konzerns und unser Ziel ist es diesen kontinuierlich zu steigern.

Belegschaft: Der Volkswagen Konzern möchte ein einzigartiger Arbeitgeber sein und Teams zum Erfolg führen

Die Transformation der Automobilindustrie macht die Arbeit in einem Unternehmen wie dem Volkswagen Konzern facettenreicher und interessanter: Coding tritt neben klassische Ingenieurstätigkeiten, künstliche Intelligenz entlastet die Beschäftigten von Routinetätigkeiten, und neben physische Produkte treten mehr und mehr digitale Geschäftsmodelle. Im Volkswagen Konzern möchten wir diese Vorteile ausspielen, um allen Beschäftigten ein einzigartiges Arbeitserlebnis zu ermöglichen. Wichtig ist uns, dass beim Wandel alle mithalten können. Deswegen investieren wir umfangreich in Qualifizierung. Bis zum Jahr 2030 streben wir jährlich 30 Qualifizierungsstunden pro Beschäftigten an.

Arbeitsschutz und Gesundheitsprävention: Der Volkswagen Konzern steht für exzellenten Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die Gewährleistung eines sicheren und gesunden Arbeitsumfelds ist nicht nur wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Unternehmensführung, sondern auch die Basis für individuelles Wohlbefinden, gute Arbeitsergebnisse und eine funktionierende Zusammenarbeit. Wir werden in den kommenden Jahren unsere Präventionsangebote für die Beschäftigten weiter ausbauen. Der Volkswagen Konzern setzt auf präventive Ansätze, um die physische und psychische Gesundheit und das Wohlergehen der Beschäftigten zu fördern. Auch im Bereich der Unfallstatistik ist unser Ziel, eine Unfallhäufigkeitsrate durchgängig für alle Marken und Gesellschaften auf einem führenden Niveau zu etablieren. Zur systematischen Steuerung und Qualitätssicherung unserer Aktivitäten im Bereich Gesundheit und Sicherheit sollen sich alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns mit mehr als 1.000 Beschäftigten bis 2026 nach der Norm ISO 45001 zertifizieren lassen.

Gesellschaft

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Partnern, Stakeholdern und der Gesellschaft. Es geht uns nicht nur darum, dieser Verantwortung und Rolle gerecht zu werden, sondern darüber hinaus eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz von regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit den Partnern und Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

Lieferkette: Der Volkswagen Konzern gestaltet verantwortungsvolle und nachhaltige Lieferketten

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, nachhaltige Mobilität für kommende Generationen zu ermöglichen. Dazu gehört es, unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer Lieferkette gerecht zu werden. Diese umfasst mehr als 63.000 Lieferantenstandorte in 96 Ländern weltweit. Es gilt, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, dabei nicht nur Risiken zu minimieren, sondern einen positiven Beitrag für alle Partner zu erzielen.

Die Ambition ist es, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben.

Kundinnen und Kunden & Stakeholder: Der Volkswagen Konzern ist ein verlässlicher Partner

Der Volkswagen Konzern ist heute ein vertrauenswürdiger Partner und will das auch in Zukunft sein. Die Basis dafür ist nicht nur die lange Tradition, sondern auch das klare Bekenntnis zur Bereitstellung nachhaltiger Mobilität von morgen.

Als global agierendes Unternehmen wirken sich unsere Geschäftsaktivitäten auf das Leben einer Vielzahl unterschiedlicher Menschen aus. Wir sehen es als unsere Verantwortung an, im Austausch mit unseren Stakeholdern den Rahmen für unser wirtschaftliches Handeln aktiv mitzugestalten. Dafür steht ein kontinuierlicher Dialog, offen gestaltet und geprägt durch konstruktiven und kritischen Austausch mit allen Stakeholdern. Der Fokus liegt auf den Beziehungen, dem Verständnis für Bedürfnisse und einer engen Zusammenarbeit zum gegenseitigen Nutzen. Ziel des Dialogs ist es, Verbindungen zu vertiefen, Vertrauen zu fördern und dauerhafte Partnerschaften zu schaffen.

Gesellschaftliches Engagement: Der Volkswagen Konzern steigert die positive gesellschaftliche Wirkung

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Das bringt auch die Verantwortung mit sich, positiv zu wirken – an den Standorten und über diese hinaus. Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt der Volkswagen Konzern verschiedene Projekte durch Spenden. Auch das direkte Engagement der Beschäftigten im Rahmen von Freiwilligenarbeit zahlt auf dieses Ziel ein. Mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bündeln wir die Aktivitäten unter dem Begriff Societal Impact und bringen sie mit dem Rahmen des ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes in Einklang.

Das Hauptaugenmerk unserer Aktivitäten im Bereich Societal Impact liegt auf der Unterstützung von Corporate-Citizenship-Projekten in Form von Zukunfts-, Umwelt-, Bildungs- und Gemeinschaftsprojekten an vielen unserer Standorte auf der ganzen Welt. Neben Spenden des Konzerns, unserer Gesellschaften und der Beschäftigten plant der Volkswagen Konzern, 2025 einen neuen Sustainability-Impact-Fonds mit bis zu 20 Mio. € pro Jahr für Nachhaltigkeitsprojekte einzurichten, um das gesellschaftliche Wirken zu verbessern.

Business

Das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns wird durch den ganzheitlichen Ansatz von regenerate+ weiter vorangetrieben. Neue Geschäftsfelder, neue Produkte, Services und Finanzierungsmodelle sind dabei impulsgebend. Auch mit Investoren am Kapitalmarkt richtet der Volkswagen Konzern seine Geschäftsaktivitäten an seinem Nachhaltigkeitsansatz aus.

Umsatz: Der Volkswagen Konzern nutzt und fördert nachhaltigkeitsorientierte Geschäftsfelder

Nachhaltigkeits- und klimaschutzbezogene Geschäftsaktivitäten sind für den Volkswagen Konzern von zentraler strategischer und operativer Bedeutung. Sie bilden eine wichtige Säule der ambitionierten Konzernnachhaltigkeitsstrategie. Entsprechend groß ist die Wirkung bei allen Investitionsentscheidungen.

Nachhaltigkeit wird weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein und wird zudem noch mehr an Relevanz gewinnen. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein hin zu einer nachhaltigen Lebensweise und nicht zuletzt selbstverpflichtende Rahmenbedingungen wie zum Beispiel das Pariser Klimaschutzabkommen.

Zentral für die Reduktion von durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen ist die Elektromobilität. 2024 lag der BEV-Anteil des Volkswagen Konzerns bei 8,3 % (im Vorjahr: 8,3 %). 2030 soll der Anteil weltweit bei 50 % liegen. Das Hochfahren der Produktion ist ein Prozess, den der Volkswagen Konzern kontinuierlich überprüft und anpasst.

Mit MAN Energy Solutions bieten wir zudem Technologien an (zum Beispiel für Carbon Capture & Storage, Wärmepumpen oder mit Future Fuels betriebene Großmotoren), die maßgeblich zur Dekarbonisierung von Schlüsselindustrien beitragen.

Darüber hinaus investiert der Volkswagen Konzern seit 2023 auch über einen Venture-Capital-Fonds zusätzlich in die Dekarbonisierung innerhalb und außerhalb des Konzerns. Der Venture-Capital-Fonds wurde mit einem Anker-Investment von 300 Mio. USD aufgesetzt, um Innovation und Technologien in der Dekarbonisierung entlang der Wertschöpfungskette von Mobilität zu beschleunigen.

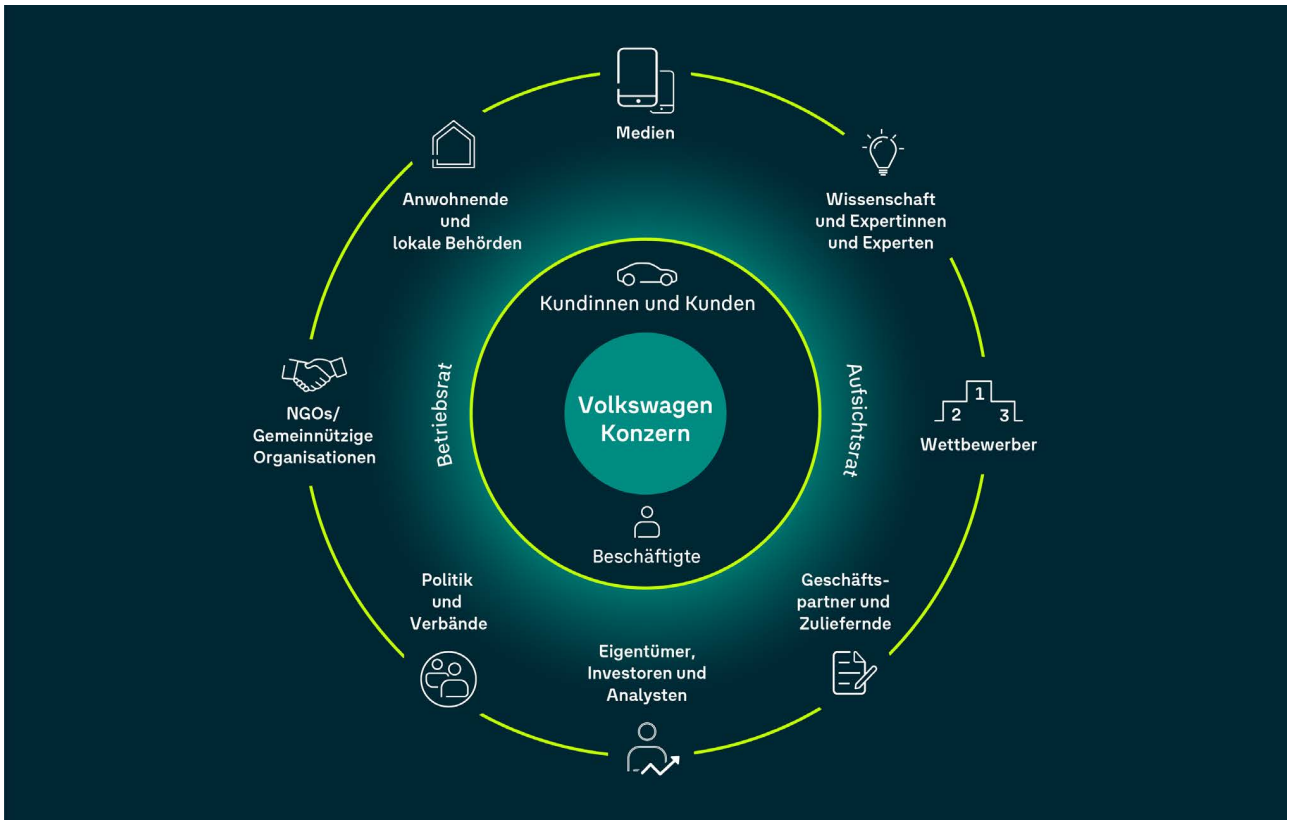
Finanzierung: Der Volkswagen Konzern stärkt und intensiviert nachhaltige Finanzierungen

Als einer der großen Akteure der weltweiten Automobilindustrie ist es unser Ziel, nachhaltigkeitsorientierte Finanzierung aktiv mitzugestalten.

Bis 2030 strebt der Volkswagen Konzern an, mindestens 30 % des ausstehenden Anleihevolumens über Grüne Anleihen (Green Bonds) zu finanzieren. Bis 2040 will der Volkswagen Konzern den Anteil auf 50 % ausbauen. Um diese Ziele zu erreichen, wird schon heute die Mehrheit des jährlichen Anleihe-Emissionsvolumens in Euro im sogenannten grünen Format beziehungsweise im Rahmen des Klassifizierungssystems der EU-Taxonomie begeben.

INTERESSEN UND STANDPUNKTE DER STAKEHOLDER

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Engagement ist daher unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder frühzeitig wahrzunehmen. Unter Stakeholder-Engagement versteht der Volkswagen Konzern die Verpflichtung, mit Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft systematisch und kontinuierlich in den Austausch zu gehen, ihnen aktiv zuzuhören und ihren Input bei der Weiterentwicklung unserer Strategien zu berücksichtigen. Das Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Wir streben an, ihre Anforderungen und Erwartungen an uns zu verstehen, mit ihnen zentrale Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zu diskutieren sowie deren Verknüpfung mit der Konzernstrategie und deren Umsetzung zu erörtern.



Stakeholder sind definiert als Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis von unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Der Volkwagen Konzern hat für sich zehn Gruppen als wichtigste Stakeholder-Gruppen identifiziert. Im Zentrum des Stakeholder-Netzwerks stehen die Beschäftigten sowie Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus wurden auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Gruppen identifiziert. Ein stetiger Austausch zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen ist für den Volkswagen Konzern wichtig. Der Aufsichtsrat und der Betriebsrat fungieren in diesem Kontext nicht nur als Kontroll- und Beratungsgremien, sondern auch als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdern. Der Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns wird als Überwachungsorgan über die Standpunkte und Interessen der jeweils betroffenen Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig informiert. Er ist insbesondere in Entscheidungen mit grundlegender Bedeutung für das Unternehmen über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Er ist paritätisch besetzt, das heißt die Hälfte der Mitglieder sind Arbeitnehmervertreter. Interessen, Standpunkte und Rechte der eigenen Beschäftigten sind somit auf höchster Ebene im Konzern vertreten.

Der Volkswagen Konzern integriert die Interessen seiner Kundinnen und Kunden in seine Strategie und sein Geschäftsmodell, indem er seine Marken auf Kundenzentrierung, Innovation und Nachhaltigkeit ausrichtet. Die Marken und Regionen verfügen über eigene Stakeholder-Engagement-Strategien und streben an, beispielsweise durch Kundenbefragungen und Marktforschung sicherzustellen, dass ihre Produkte- und Dienstleistungen den Erwartungen der Kundinnen und Kunden entsprechen.

Aufgabe des Volkswagen Konzerns ist es, die Aktivitäten in einem ganzheitlichen Rahmen zusammenzuführen und zu koordinieren. Dieser Rahmen umfasst:

- das Stakeholder-Engagement auf Konzernebene mit spezifischen Formaten und dem Fokus auf konzernweit relevanten Stakeholdern
- die Beratung und Koordination der Marken und Regionen bei der Umsetzung ihrer Stakeholder-Engagement-Aktivitäten
- die Durchführung regelmäßiger Stakeholder-Analysen und -Befragungen.

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern die Stakeholder-Engagement-Strategie zu einer Relationship-Strategie weiterentwickelt. Hierzu wurden neue Formate eingeführt, die die Möglichkeit für einen noch interaktiveren und transparenteren Austausch zu wichtigen unternehmensstrategischen und gesellschaftsrelevanten Nachhaltigkeitsthemen schaffen, damit die Anregungen und Empfehlungen der Stakeholder künftig noch besser aufgenommen werden können. Das Stakeholder-Engagement des Volkswagen Konzerns richtet sich übergeordnet anhand der Konzernstrategie aus. Darüber hinaus werden Stakeholder-Interessen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen von den jeweils verantwortlichen Fachfunktionen berücksichtigt. Weiterführende Angaben finden sich hierzu in den relevanten Themenstandards insbesondere in den Berichtskapiteln zu den Sozialinformationen.

Der Volkswagen Konzern hat gemäß den Anforderungen der ESRS eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen – im Folgenden auch Wesentlichkeitsanalyse genannt. Eine detaillierte Beschreibung hierzu befindet sich unter dem Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse". Im Rahmen der Entwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ flossen Inhalte und Themen aus der Wesentlichkeitsanalyse routinemäßig in die Ausrichtung unserer Dialogaktivitäten sowie in andere Formate wie die Reputationsstudie ein. Diese wurde zwischen 2017 und 2023 jährlich durchgeführt, um regelmäßig potenzielle Auswirkungen auf die Stakeholder-Interessen beziehungsweise Konzernstrategie abzuleiten und im weiteren Prozess der Strategieentwicklung zu berücksichtigen. Aufgrund sich verändernden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen wurde sowohl die Reputationskennzahl als auch die Studie im Jahr 2024 grundsätzlich überarbeitet und für die erneute Erhebung im Jahr 2025 neu ausgerichtet. Sie leistet einen entscheidenden Beitrag zur Verankerung des Stakeholder-Engagements in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und wird durch die Kennzahl Global Reputation ab 2025 für den Konzern erhoben und im Rahmen weiterer Kennzahlen der regenerate+ gegenüber dem Vorstand und Aufsichtsrat berichtet. Die Erhebung dieser Kennzahl ermöglicht eine ganzheitliche Perspektive von Einstellungen und Meinungen zum Unternehmen und lässt erkennen, ob und wie sich die Bewertungen über den Zeitverlauf verändern.

Die Austauschformate orientieren sich an den jeweiligen Interessensgruppen und reichen von jährlichen Stakeholder-Dialogen zur strategischen Ausrichtung und Entwicklung des Konzerns bis zu anlassbezogenen Austauschformaten über aktuelle Themen aus Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Die Veröffentlichung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wurde durch eine Stakeholder-Engagement-Kampagne begleitet, um mit den Zielgruppen in den direkten Dialog zu treten. Dies umfasst auch die Stakeholder-Gruppe der Beschäftigten. Diese können sich anhand einer spezifischen Informationsplattform im Intranet, veröffentlichter Artikel, Präsentationen sowie durch digitale Informationsveranstaltungen über die Inhalte der neuen Strategie informieren. Die Beschäftigten konnten zudem über E-Mail, Kontaktformulare oder direkte Rückmeldungen in den Veranstaltungen ihre Fragen stellen beziehungsweise Interessen bekunden.

Auch die Interessen und Standpunkte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie Konzepte im Bereich Corporate Citizenship werden durch die umfassende Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ im gesamten Konzern integriert. Das Projekt- und Stakeholder-Management zum Thema Societal Impact, inklusive der Unterthemen Corporate Citizenship und Spenden, erfolgt dabei vor Ort und liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten. Dies umfasst ebenfalls die Standpunkte und Interessen betroffener Gemeinschaften.

Eine Beschreibung der Integration des Themas Menschenrechte im Volkswagen Konzern erfolgt im Rahmen des Compliance Management Systems zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitsarbeitskräfte" sowie des Responsible Supply Chain Systems im Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

Im Oktober 2024 fand in Berlin das „The Group Sustainability Forum" statt, bei dem ein intensiver Dialog zur Konzernnachhaltigkeitsstrategie sowie der Stakeholder-Interessen mit Vertretenden aus Wissenschaft, NGOs, Industrie und weiterer Stakeholder geführt wurde.

Im Rahmen der Dialogveranstaltung und im Kontext der Überarbeitung des Stakeholder-Engagements wurde der unabhängige Konzern Nachhaltigkeitsbeirat sowohl in seiner Art als auch in der Zusammensetzung neu ausgerichtet. Die ersten beiden Amtszeiten des Nachhaltigkeitsbeirats waren im Wesentlichen auf die Themen Reputation und gesamtheitliche strategische Ausrichtung des Unternehmens fokussiert. Das neue Konzept zielt nun darauf ab, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten und relevanten Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu hinterfragen und gemeinsam weiterzuentwickeln. Der neue Nachhaltigkeits-

beirat besteht aus jeweils einer Gruppe fachkundiger Personen pro Dimension der regenerate+. In sogenannten „Sustainability Practice Groups" arbeiten je drei ausgewählte und unabhängige externe Expertinnen und Experten mit drei Internen aus dem Konzern zusammen und entwickeln die strategischen Themen gemeinsam weiter. Durch dieses neue Format kann sichergestellt werden, dass Rückmeldungen und Impulse zur Strategie beziehungsweise den Initiativen des Volkswagen Konzerns ihren Weg in die kontinuierliche Weiterentwicklung eben dieser finden. Der neue Nachhaltigkeitsbeirat hat zudem die Möglichkeit, die Ergebnisse seiner Arbeit, sowie Impulse in regelmäßigen Abständen in Gesprächen und Austauschformaten an den Konzern Vorstand zu adressieren.

Die zwölf externen Mitglieder des Beirats sind wie folgt auf die vier Dimensionen der regenerate+ verteilt:

NATUR

DR. FRAUKE FISCHER
Agentur Auf!
Universität Würzburg
Fachgebiet: Biodiversität
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland; Afrika

REBECCA TAUER
WWF Deutschland
Fachgebiet: Kreislaufwirtschaft
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

DR. JULIAN ZUBER
GermanZero e. V.
Fachgebiet: Klimagesetzgebung
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

UNSERE BELEGSCHAFT

DR. JOEL HARTTER
Parallel Labs
University of Colorado
Fachgebiet: Menschenzentrierte Strategien
Regionaler Schwerpunkt: USA

CHRISTINA SCHILDMANN
Hans-Böckler Stiftung
Fachgebiet: Arbeit der Zukunft
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

HANNAH ZOLLER
University of Labour
Fachgebiet: Betriebliche Weiterbildung
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

GESELLSCHAFT

ARON CRAMER
BSR
Fachgebiet: Unternehmerische Verantwortung
Regionaler Schwerpunkt: USA

LAURA-KRISTINE KRAUSE
Yale University
More in Common e. V.
Fachgebiet: Sozialer Zusammenhalt
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

MARCIN PIERSIAK
Alliance for Responsible Mining
Fachgebiet: Nachhaltige Beschaffung
Regionaler Schwerpunkt: Kolumbien; Europa; Afrika

BUSINESS

ROSALINE MAY LEE
Rensselaer Polytechnic Institute
Fachgebiet: Transformation & Innovation
Regionaler Schwerpunkt: USA; China

WILLIAM TODTS
Transport & Environment
Fachgebiet: Nachhaltige Mobilität
Regionaler Schwerpunkt: Belgien; Europa

JEAN-LOUIS WARNHOLZ
Future Inc.
Fachgebiet: Zukunftsstrategien; Finanztechnologie
Regionaler Schwerpunkt: USA

INFORMATIONEN ZU VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Zusammensetzung und Diversität des Vorstands

Gemäß § 6 der Satzung der Volkswagen AG setzt sich der Vorstand aus mindestens drei Personen zusammen. Zum 31. Dezember 2024 bestand der Vorstand aus neun Mitgliedern.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands berücksichtigt der Aufsichtsrat verschiedene Aspekte, darunter auch Vielfalt und Diversität. Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung der Geschlechter. Dabei beachtet der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- Die Vorstandsmitglieder sollen, wenn möglich, Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.
- Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt. Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FüPoG II), gilt für die Volkswagen AG zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Aktuell beträgt die Frauenquote im Vorstand 11,1 %.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand, Erfahrungen, Auffassungen, Vertretung der Geschlechter sowie Alter der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken", entgegenwirkt. Sie soll auf diese Weise zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens beitragen. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Vorstands sollen gewährleisten, dass dieser über Erfahrungen verfügt, die für die Konzernbereiche, Produkte und geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns relevant sind.

Zusammensetzung und Diversität des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretenden der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertretenden der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertretenden der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise verfügen, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Dazu gehören insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen im Bereich der Transformation der Automobilindustrie, etwa mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen. Das betrifft zum Beispiel Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen mit Blick auf Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate

Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle. Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse können entscheiden, dass bei Bedarf Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände, wie auch ESG-Fragen, hinzugezogen werden: Weiterführende Informationen zu den Qualifikationen des Aufsichtsrats finden sich in der Qualifikationsmatrix in der „Konzernerklärung zur Unternehmensführung". Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

Bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, wird auf Vielfalt geachtet. Dazu sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Vertretenden der Anteilseigner berufen. Bei der Vorbereitung solcher Wahlvorschläge soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Wahlen von Arbeitnehmervertretern ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, die Vorgaben des Aufsichtsrats zu seiner Zusammensetzung zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen auch sicherstellen, dass das Gesamtgremium über relevante Erfahrung im Bereich der Geschäftstätigkeit und geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns verfügt. Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats wird auch auf die Unabhängigkeit der Mitglieder geachtet. Nach der Definition der ESRS sind in der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats die 10 Arbeitnehmervertreter sowie 5 Anteilseignervertreter unabhängig, was zu einem prozentualen Anteil von 75 % führt.

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FüPoG) gilt für den Aufsichtsrat eine gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern. Aktuell gehören dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG insgesamt 40 % Frauen an.

Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG

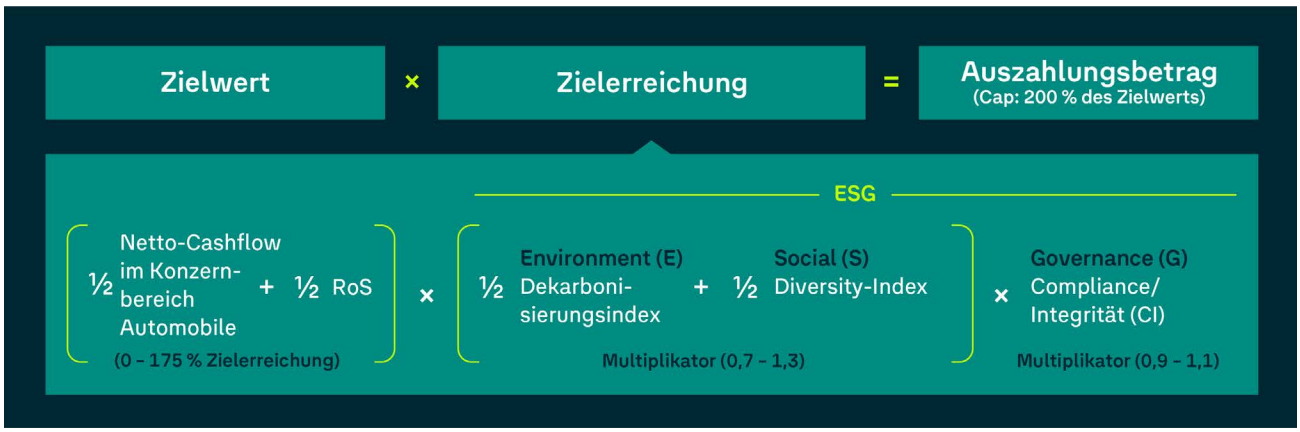
Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde, das der Aufsichtsrat zuletzt im Dezember 2023 und im April 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 weiterentwickelt hat, um insbesondere den Interessen des Kapitalmarkts noch besser nachzukommen. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands ist klar und verständlich. Es setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus festen und variablen Bestandteilen zusammen. Feste Bestandteile der Vergütung der Vorstandsmitglieder sind das Grundgehalt, Nebenleistungen und die betriebliche Altersversorgung. Variable Bestandteile sind der Jahresbonus mit einem einjährigen Bemessungszeitraum und der Performance-Share-Plan mit einem vierjährigen Bemessungszeitraum (Langzeitbonus). Die Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 bestellten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder findet sich im „Vergütungsbericht".

Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel Earnings per share in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, soll eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicherstellen und das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.
Der Jahresbonus ist an den finanziellen Erfolgszielen Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile („Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile") und Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns („RoS")

sowie an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen (Environmental, Social und Governance, „ESG") ausgerichtet, die jeweils über einen Multiplikator („ESG -Faktor") berücksichtigt werden. Die Integration des ESG-Faktors trägt der Bedeutung von Nachhaltigkeitszielen Rechnung. Dabei werden durch den Dekarbonisierungsindex, den Stimmungs- und Diversity-Index sowie den Governance-Faktor verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte weitreichend abgedeckt.

Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2024 von der ihm eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen, weil die Methode zur Messung des Stimmungsindex derzeit neu aufgesetzt wird. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt den Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer CO_2-Bilanz. Der Dekarbonisierungsindex operationalisiert die Klimaschutzziele des Volkswagen Konzerns und ist damit die zentrale klimaschutzbezogene Kenngröße im Unternehmen. Weitere Informationen zu den Treibhausgasemissionsreduktionszielen (Scope 1, 2 und 3) finden sich im Kapitel „Klimawandel". Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck.



Die im Vergütungssystem zugrunde gelegten ESG-Faktoren sind im Lagebericht und im Nachhaltigkeitsbericht beschrieben. Sie zählen zu den strategischen, nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und sind den als wesentlich identifizierten Themen der für dieses Berichtsjahr erstmals durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns zugeordnet.

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2024 erzielt wurden.

	UMWELT		SOZIALES
	Dekarbonisierungsindex		Diversity-Index
in t CO_2e/Fahrzeug	2024	in Punkten	2024
Maximalwert	42,5	Maximalwert	157,0
Zielwert 100 %-Niveau	44,3	Zielwert 100 %-Niveau	150,0
Mindestwert	47,1	Mindestwert	143,0
Ist-Wert	46,4	Ist-Wert	168,0
Zielerreichung (Faktor)	0,8	Zielerreichung (Faktor)	1,3

Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats besteht aus einer festen Vergütung und dem Sitzungsgeld sowie gegebenenfalls aus einer festen Vergütung für die Tätigkeit in den Ausschüssen.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten. Die Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Eine wichtige Säule zur kontinuierlichen Verbesserung unserer Nachhaltigkeitsperformance stellt unser Nachhaltigkeitsmanagement dar. Die damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie Nachhaltigkeitsmanagement festgehalten.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG. Weitere Verantwortung übernehmen die Ressortvorstände mit ihrer Zuständigkeit für spezifische Managementsysteme mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der Chief Sustainability Officer auf Konzernebene. Die Konzern Nachhaltigkeit ist dem Bereich Konzern- und Produktstrategie, Generalsekretariat unter dem Vorstandsressort des Konzernvorstandsvorsitzenden zugeordnet. Diese strategische Verankerung der Nachhaltigkeit im Unternehmen soll zu dessen Resilienz beitragen, da sie eine solide Grundlage für nachhaltige Entwicklung und Widerstandskraft gegenüber äußeren Einflüssen schafft.

Nachhaltigkeit sowie die neu aufgesetzte Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sind Teil des TOP-10-Programms des Konzerns und werden über die strategische Steuerungsstruktur der Konzernstrategie gelenkt. Um den Fortschritt unserer Dimensionen und Themen – analog der Konzernstrategie und den für das Geschäftsjahr gültigen Zielen des TOP-10-Programms des Konzerns – möglichst transparent zu gestalten, werden die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) strukturiert und auch regelmäßig gemessen. Dementsprechend werden für alle Dimensionen und Fokusthemen strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch die Kennzahlen und weitere Indikatoren zugeordnet sind. Der Erreichungsgrad wird kontinuierlich verfolgt und das Gesamtbild dreimal jährlich (ab 2025 halbjährlich), unter anderem dem Vorstand, aufgezeigt. So sollen die Relevanz der Fokusthemen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert werden.

Für die systematische Implementierung und zur transparenten Gestaltung des Fortschritts wurden für regenerate+ Kennzahlen definiert. Die Ziele und Kennzahlen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie dienen dabei nicht nur der internen Steuerung, sondern werden auch mit Partnern, der Gesellschaft und dem Kapitalmarkt immer wieder diskutiert.

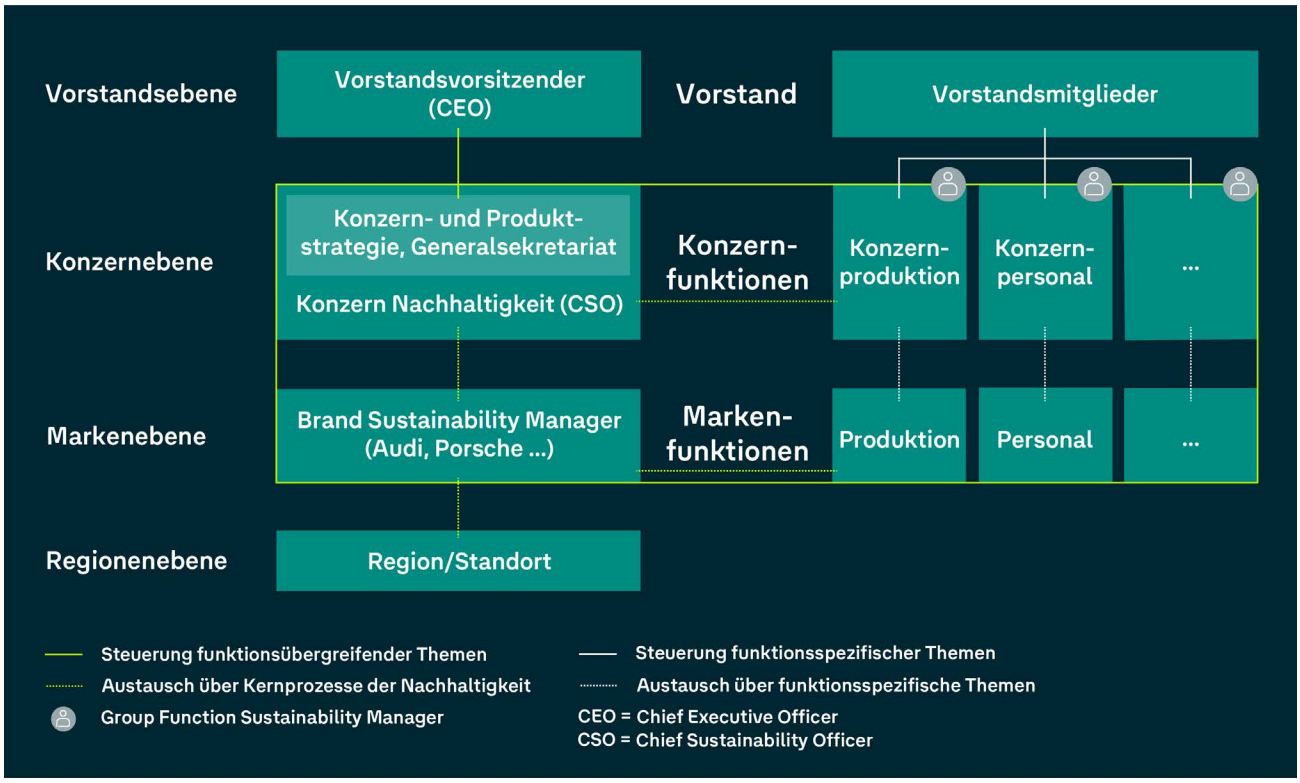
Des Weiteren übernimmt die Konzernfunktion Nachhaltigkeit die Koordination sämtlicher nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten sowie des konzernweiten und funktionsübergreifenden Netzwerks für Nachhaltigkeit. Durch klar definierte Kernprozesse wird der Austausch mit Konzernfunktionen, Marken und Gesellschaften strukturiert. Ziel ist es, Transparenz über externe Anforderungen zu schaffen und diese in unternehmerisches Handeln zu übersetzen. Dadurch wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns angestrebt.

Zu den zentralen Kernprozessen gehören: die Entwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und die Wesentlichkeitsanalyse, das Stakeholder-Management, ESG-Ratings, Sustainability Policies sowie die Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen.

Darüber hinaus werden in den einzelnen Vorstandsressorts funktionsspezifische Nachhaltigkeitsthemen verantwortet und gesteuert. Die jeweilige Verantwortung zur Umsetzung von Managementkonzepten, um Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren, obliegt dabei der jeweiligen Konzernfunktion. Sofern dem Vorstand Beschlussempfehlungen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen vorgestellt werden, sind Auswirkungen auf nachhaltigkeitsstrategische Fragen zu bewerten und mit dem Chief Sustainability Officer im Vorfeld abzustimmen.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsthemen. So befasst sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und der Überwachung des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Auf Grundlage der Vorprüfung des Prüfungsausschusses und den Ergebnissen der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch den hierfür beauftragten Prüfer befasst sich auch der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Prüfung des Lageberichts mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der Aufsichtsrat hat ferner einen Beauftragten für ESG bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr. Frau Marianne Heiß sowie die Herren Mansoor Al-Mahmoud, Hans Dieter Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Aufsichtsrat beziehungsweise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein. Regelmäßige Statusberichte im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten des Vorstands sorgen dafür, dass der Aufsichtsrat stets über alle für seine Aufgaben relevanten Entwicklungen und Veränderungen informiert ist. Zudem bindet der Aufsichtsrat bei Bedarf renommierte externe Expertinnen und Experten ein, die den Aufsichtsrat durch spezialisiertes Wissen und objektive Einschätzungen unterstützen.

Auf Marken- und Gesellschaftsebene übernehmen jeweils die Brand Sustainability Manager die funktionsübergreifende Koordination von Nachhaltigkeitsthemen. Sie entwickeln die markenspezifische Nachhaltigkeitsstrategie weiter, verantworten eigenständig die Inhalte, Implementierung und Steuerung sowie Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen innerhalb der Marke. Darüber hinaus repräsentieren sie die Marke zu Nachhaltigkeitsthemen nach außen und stimmen sich mit der Konzernfunktion Nachhaltigkeit ab.



Der Vorstand der Volkswagen AG befasst sich regelmäßig mit den Ergebnissen der funktionsübergreifenden Nachhaltigkeits-Kernprozesse, um sich einen Überblick zur Nachhaltigkeits-Performance des Unternehmens zu verschaffen. In diesem Zuge wurden beispielsweise im Berichtsjahr 2024 die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse vom Konzernvorstand bestätigt. Zudem befasste sich der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mit den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zusätzlich mit den Zielen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ abgeglichen. Die Ergebnisse dienten dabei als Beitrag, um die Strategie auf ihre allgemeine Resilienz zu überprüfen und sicherzustellen, dass identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen angemessen berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Überprüfung lag der Fokus zunächst auf einer qualitativen Bewertung des Abdeckungsgrades der ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf regenerate+. Die strategischen Ziele und Ambitionen der regenerate+ entsprechen mit ihrem Zielhorizont von 10 Jahren und mehr der Definition eines langfristigen Zielhorizonts gemäß ESRS. Zusätzlich wird die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen (Zwischen-) Zielen und Maßnahmen in den jeweiligen Fachfunktionen verantwortet und in den Themen-Standards berichtet.

Durch diesen Abgleich konnte aufgezeigt werden, dass regenerate+ alle nachhaltigkeitsspezifischen Themen langfristig abdeckt, die für die strategische Weiterentwicklung der ganzheitlichen Nachhaltigkeitsperformance von Bedeutung sind. Die einzigen Ausnahmen stellen wenige themenspezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen dar, beispielsweise in den Themenfeldern Verbraucher & Endnutzer oder Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten. Diese sind innerhalb der Fachbereiche oder Marken in den spezifischen Aktivitäten abgedeckt. Zudem sind die identifizierten Risiken indirekt über Betrachtungen im Rahmen des Review-Prozesses gemäß des Kernprozesses abgedeckt. Eine Risikomitigierung erfolgt dabei über die Managementkonzepte in den Konzernfunktionen. Dabei stehen diesen etablierte Management-Werkzeuge, wie beispielsweise das Risikomanagementsystem, zur Verfügung, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen.

Zusätzlich zur beschriebenen Analyse des Abdeckungsgrades in Bezug auf regenerate+ wurde eine Resilienzanalyse in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Bereichen Klimawandel (ESRS E1) und Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) im Berichtsjahr durchgeführt. Diese Analysen bewerten die Widerstandsfähigkeit des Geschäfts- und Betriebsmodells grundsätzlich für kurz-,

mittel- und langfristig als gegeben. Details zum Vorgehen und den Ergebnissen der jeweiligen Resilienzanalyse sind in den Kapiteln „Klimawandel" und „Biologische Vielfalt und Ökosysteme" zu finden.

RISIKOMANAGEMENT UND INTERNE KONTROLLEN DER NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

Mit Hilfe des Risikomanagementsystems (RMS) und des standardisierten Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können. Das standardisierte IKS wurde in den letzten Jahren zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. In 26 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern. Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Jährlich erfolgt eine risikoorientierte Überprüfung der in das standardisierte IKS einzubeziehenden Gesellschaften. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

Zur Erfüllung der Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung und zur Absicherung des zugehörigen Berichtsprozesses wurden im Berichtsjahr im Rahmen einer Risikoanalyse wesentliche Risiken entlang des Berichtsprozesses identifiziert und mitigierende interne Kontrollen anhand eines Kontrollkatalogs für den Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozess im standardisierten IKS implementiert.

Hierbei wurden die Bestandteile des Berichtsprozesses von der Absicherung der Vollständigkeit und Richtigkeit des Berichtsumfangs, über die Wesentlichkeitsanalyse, die identifizierten Chancen, Risiken und Auswirkungen bis hin zur Vollständigkeit und Richtigkeit der Darstellung in der externen Berichterstattung als Risiken identifiziert und vollständig als abzudeckende Prozessrisiken in den Kontrollkatalog aufgenommen.

Für das Risiko der fehlerhaften Berechnung, Erfassung oder Weiterverarbeitung von Datenpunkten wurde ein risikoorientiertes Konzept aufgesetzt, das unter anderem Aspekte wie die Komplexität der Datengenerierung berücksichtigt. Abhängig von der Risikoeinstufung der Datenpunkte erfolgt eine Aufnahme in den zentralen Ansatz des standardisierten IKS beziehungsweise verbleibt eine dezentrale Dokumentation.

Die regelmäßige Überprüfung der identifizierten wesentlichen Risiken entlang des Berichtsprozesses, die dazugehörigen Kontrollen, die Identifikation potenzieller Kontrollschwächen und deren Behebung sowie die entsprechende Berichterstattung erfolgen im Rahmen der Prozesse des standardisierten IKS. Vierteljährlich erfolgt eine Berichterstattung an den Konzernvorstand sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zum Abarbeitungsstand der identifizierten Kontrollschwächen. Weiterführende Informationen zum Risikomanagementansatz finden sich unter „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse".

VORGEHENSWEISE UND ERGEBNISSE DER DOPPELTEN WESENTLICHKEITSANALYSE

Die ESRS sehen zur Bestimmung der im Nachhaltigkeitsbericht zu berichtenden Themen eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse in den jeweiligen Standards vor. Dabei werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte identifiziert und bewertet. Im Jahr 2023 wurde im Volkswagen Konzern eine Methodik aufgebaut, die sowohl als Leitfaden für den Volkswagen Konzern als auch für die zukünftig berichtspflichtigen Gesellschaften im Volkswagen Konzern zur Umsetzung der Wesentlichkeitsanalyse des Berichtsjahres 2024 diente. Dieses Vorgehen zielte darauf ab, die Bewertung nach einheitlichen Schritten und Kriterien durchzuführen. So wurde für das Geschäftsjahr 2024 sowohl für den Volkswagen Konzern als auch für den Teilkonzern der Volkswagen Financial Services AG (inklusive Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH) und die Volkswagen Financial Services Overseas AG, den Porsche AG Konzern und die TRATON GROUP eine eigene doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß der festgelegten Bewertungsmethodik durchgeführt. Die Wesentlichkeitsanalyse wird perspektivisch jährlich aktualisiert.

Methodik, Annahmen und Input-Parameter

Betrachtungsgegenstand der Wesentlichkeitsanalyse waren sowohl die eigene Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns als auch die im Abschnitt „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie" beschriebenen vor- und

nachgelagerten Prozessschritte der Wertschöpfungskette. Vermögenswerte wurden in Einzelfällen in die Analyse einbezogen.

Als weltweit agierender Konzern wurde daher ein globaler Blick auf Auswirkungen, Risiken und Chancen eingenommen. Expertinnen und Experten der Volkswagen AG haben die Identifikation und Bewertung für den gesamten Konzern auf Basis einer einheitlichen Bewertungsskala vorgenommen. Bei spezifischen Auswirkungen wurden ausgewählte Expertinnen und Experten aus Konzerngesellschaften einbezogen. Dieses Vorgehen hatte das Ziel, Unsicherheiten im Bewertungsprozess zu reduzieren und Annahmen zu validieren. Soweit möglich, wurde für eine datenbasierte Bewertung auf bestehende Analysen und Einordnungen zurückgegriffen. Dazu zählten Analysen aus anderen ESG-Due-Diligence-Prozessen, zum Beispiel Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz für die S-Standards, Lebenszyklusanalysen für ESRS E1 und ESRS E5, SCIP-Chemikalienanalyse für ESRS E2, Wasserfußabdruck für ESRS E3, Standortanalyse für ESRS E4. Bei Unklarheiten über Auswirkungen, insbesondere bei Auswirkungen über Geschäftsbeziehungen und in der weitergehenden Wertschöpfungskette, wurde konzernweit harmonisiert mit konservativen Annahmen gearbeitet. Zusätzlich wurden eine Klimarisikoanalyse, siehe Kapitel „Klimawandel", und eine Analyse von Auswirkungen auf die Biodiversität, siehe Kapitel „Biologische Vielfalt und Ökosysteme", durchgeführt.

Prozessschritte im Detail

Der Prozess innerhalb des Volkswagen Konzerns gliedert sich in vier grundlegende Schritte.

> 1. Kontextanalyse
> 2. Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
> 3. Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
> 4. Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

Kontextanalyse

Im Rahmen einer Kontextanalyse hat der Volkswagen Konzern relevante Stakeholder Gruppen, sein Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette in Bezug auf die ESRS-Anforderungen konkretisiert. Als verbindliche Basis für die Themenliste zur Wesentlichkeitsanalyse wurden die 37 Unterthemen der ESRS definiert, die Unterunterthemen fanden dabei Berücksichtigung. Zusätzlich wurde eine Analyse auf Unternehmensspezifika durchgeführt. Die Konzernperspektive wurde über einen Vergleich mit der Wesentlichkeitsanalyse für den Nachhaltigkeitsbericht des Vorjahres, der den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) entsprach und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ einbezogen. Darüber hinaus erfolgte ein Abgleich mit Themen, die von Konzerngesellschaften, Wettbewerbern, externen ESG-Rahmenwerken und ESG-Ratings verwendet werden. Unternehmensspezifisch wurde Corporate Citizenship als zusätzliches Unterthema im Sinne des Themenstandards Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) definiert. Dieses wird im Kapitel „Corporate Citizenship" dargestellt. Dementsprechend wurden 38 Themen für die Wesentlichkeitsanalysen im Volkswagen Konzern genutzt.

Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Auf Basis der 38 Themen wurden positive und negative Auswirkungen, Risiken und Chancen gesammelt. Die Basis stellten insbesondere bereits identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen des Konzerns dar, einschließlich des Risiko- und Chancenberichts. Diese wurden ergänzt durch Zulieferungen aus den Konzerngesellschaften. Die Unterunterthemen der ESRS wurden zur Schärfung der Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Unterthemenebene herangezogen. Diese granularen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden jeweils zu Clustern zusammengefasst, die als adäquate Ebene für die Berichterstattung eines global agierenden Konzerns angesehen werden. In Fachgesprächen wurden diese teilweise weiter geschärft und auf Basis bestehender Prozesse zu ESG-Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns modifiziert. Die Konzerngesellschaften nutzten die gebildeten Cluster auch als Grundlage für ihre Wesentlichkeitsanalyse und ergänzten in ausgewählten Fällen unternehmensspezifische Aspekte.

Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Bewertung der Wesentlichkeit wurde auf der Ebene der ermittelten Cluster durchgeführt. Die Bewertungsmethode für die finanzielle und Auswirkungs-Materialität wurde zentral entwickelt. Die Bewertung der Auswirkungen konzentrierte sich auf die Auswirkungen des Volkswagen Konzerns auf die Umwelt und die Gesellschaft, während die finanzielle Wesentlichkeitsanalyse die nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen berücksichtigte, denen der Konzern ausgesetzt ist. Die Bewertung der finanziellen Materialität wurde im Anschluss durchgeführt, sodass Abhängigkeiten zwischen den Auswirkungen und den Risiken beziehungsweise Chancen berücksichtigt werden konnten. Im Rahmen der Bewertung der finanziellen Effekte wurden auf diese Weise auch die Abhängigkeit von beispielsweise natürlichen Ressourcen oder anderen Ökosystemdienstleistungen betrachtet. Die Bewertungsmethodik gilt verbindlich.

Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden in Workshops mit Themen-Expertinnen und Experten aus verschiedenen Fachbereichen nach der oben beschriebenen Bewertungsmethode evaluiert. Nach der Bewertung wurde die Wesentlichkeitsschwelle festgelegt.

Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

In einem letzten Schritt wurde die Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns validiert. Ein zentraler Teil dieser Validierung war die Harmonisierung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalysen der Konzerngesellschaften. Jede zukünftig berichtspflichtige Gesellschaft dokumentierte ihre Ergebnisse und stellte sie für eine Konsolidierung auf Konzernebene zur Verfügung. Die Konsistenz der Bewertungen wurde überprüft, Abweichungen auf Angemessenheit diskutiert und Bewertungen teilweise angepasst.

Einen weiteren Teil der Harmonisierung nahm eine Validierung aus Menschenrechtsperspektive ein. Hier wurde der Schweregrad negativer menschenrechtlicher Auswirkungen betrachtet und ein Abgleich mit den priorisierten Risiken gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz durchgeführt.

Des Weiteren wurden die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse mit identifizierten Risiken und Chancen des Konzernrisikomanagements abgeglichen und tiefergehend betrachtet.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zum Abschluss mit der strategischen Ausrichtung der Strategie regenerate+ abgeglichen, im Zuge einer bereichsübergreifenden Validierung abgestimmt und vom Vorstand freigegeben. Der beschriebene Prozess ist über entsprechende Kontrollen im Standard-IKS abgesichert. Um im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres relevante Auswirkungen, Risiken und Chancen für den Wesentlichkeitsprozess erfassen und bewerten zu können, wurden bestehende Stakeholder-Formate und die Ergebnisse aus dem Risikomanagementsystem auf wesentliche Veränderungen geprüft.

Stakeholder-Einbindung

Der Volkswagen Konzern hat die Anliegen seiner relevanten Stakeholder-Gruppen indirekt in die Wesentlichkeitsanalyse integriert, direkte Konsultationen haben nicht stattgefunden. Für die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse wurden interne Expertinnen und Experten eingebunden. So konnte internes Wissen der Fachbereiche zu Bezügen zwischen den Nachhaltigkeitsthemen und den relevanten betroffenen Stakeholdern genutzt werden, etwa aus Analysen und ESG-Ratings. Rückkopplung individueller Dialoge von Fachbereichen mit Stakeholdern wurden ebenfalls in den Prozess eingebunden. Dem Validierungsgremium gehören weitere Fachbereiche an, die auch die Perspektive der Stakeholder-Gruppen berücksichtigt haben, zum Beispiel Nachhaltigkeit, Investor Relations, Betriebsrat, Außenbeziehungen und Beschaffung.

Bewertungsmethodik im Detail

Wesentlichkeit der Auswirkungen

In Übereinstimmung mit den ESRS wurden sowohl positive als auch negative Auswirkungen bewertet, um die Wesentlichkeit der Auswirkungen zu beurteilen. Die positiven und negativen Auswirkungen wurden in den beiden Kategorien tatsächliche Auswirkungen und potenzielle Auswirkungen getrennt bewertet. Tatsächliche Auswirkungen im Kontext der Wesentlichkeitsanalyse sind solche Auswirkungen, die bereits heute tatsächlich stattfinden oder stattgefunden haben. Dieser Zeithorizont gilt für alle im Nachhaltigkeitsbericht genannten tatsächlichen Auswirkungen. Potenzielle Auswirkungen sind solche Auswirkungen, die mit hinreichender

Wahrscheinlichkeit eintreten können. Der relevanteste Zeithorizont von potenziellen Auswirkungen wird im Text als kurz- (< 1 Jahr), mittel- (1–5 Jahre) oder langfristig (> 5 Jahre) beschrieben.
Zur Ermittlung der negativen Auswirkungen wurden die Parameter Ausmaß, Tragweite und Unumkehrbarkeit einzeln bewertet, und mit dem Durchschnitt zum Schweregrad der Auswirkung zusammengeführt. Zur Einschätzung der positiven Auswirkungen wurden Ausmaß und Tragweite bewertet. Auch hier ergibt der Durchschnitt der beiden Kriterien den Schweregrad.

Sowohl bei positiven als auch negativen Auswirkungen wurde im Falle einer potenziellen Auswirkung die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Bei tatsächlichen Auswirkungen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 100 % angenommen.

Auf der Grundlage von Ausmaß, Tragweite und bei negativen Auswirkungen zusätzlich Unumkehrbarkeit wurden die Auswirkungen in Schweregradkategorien eingeteilt. Die Multiplikation der Faktoren für Schweregrad und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt die Wesentlichkeitsbewertung der Auswirkungen. Auswirkungen werden ab einem Risiko-Score von 50 auf einer Skala von 1 bis 100 als wesentlich im Sinne der Materialität der Auswirkungen eingeordnet.

Finanzielle Wesentlichkeit

Im Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht sind die Risikomanagement-Prozesse des Volkswagen Konzerns beschrieben. Der Risiko-Quartalsprozess deckt dabei alle akuten Sachverhalte ab – unabhängig von der Art des Risikos, wie beispielsweise Vertriebs-, Umwelt-, oder Personalrisiken. Zur Erfüllung der Anforderungen aus den ESRS wurde ein zusätzlicher Risiko- und Chancen-Identifikationsprozess aufgesetzt. Das Verfahren zur Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt dabei in Anlehnung an die bereits im Konzern etablierten Verfahren für den Risiko-Quartalsprozess. Für jedes Risiko und jede Chance aus dem Nachhaltigkeitsumfeld wird basierend auf den Vorgaben der ESRS ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit mit dem potenziellen Schweregrad ergibt und die Risiken und Chancen vergleichbar macht. Der Schweregrad ergibt sich aus den gewichteten Kriterien finanzieller Effekt sowie Reputationseffekt. Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Steuerung und Kontrolle getroffen wurden, abhängig von den ESRS-Vorgaben bei der Bewertung berücksichtigt.

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit steigt mit zunehmender Wahrscheinlichkeit an, bis er den höchsten Score-Wert von 10 ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 90 % im Betrachtungszeitraum erreicht. Für das Kriterium finanzieller Effekt steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationseffekt kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung/-bildung über den lokalen Vertrauensverlust/-gewinn bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust/-gewinn annehmen.

Die Bewertung erfolgt je Risiko oder Chance unter dem Aspekt der finanziellen Auswirkung auf das operative Ergebnis in dem relevanten Zeithorizont, in dem es eintreten kann. Hierbei wird zwischen kurzfristig (< 1 Jahr), mittelfristig (1–5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) unterschieden. Akute Nachhaltigkeitsrisiken werden ebenfalls im Risiko-Quartalsprozess identifiziert, bewertet und gesteuert. Nachhaltigkeitsrisiken werden gleichwertig zu anderen identifizierten Risikoarten behandelt.

Nachhaltigkeitsrisiken/-chancen werden ab einem Risiko-Score von 50 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Effekt von 1 Mrd. € als wesentlich im Sinne der finanziellen Materialität bewertet. Dieses Vorgehen steht in Analogie zu den etablierten Berichtsvorgaben des Risiko-Quartalsprozesses.

Die Bewertungen wurden in einem auf der Wesentlichkeitsanalyse basierenden Prozess mit den jeweiligen Fachbereichen auf Konzernebene erörtert und die wesentlichen Risiken und Chancen werden in den jeweiligen ESRS-Kapiteln dargestellt.

Im Rahmen des kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesses wird das RMS und IKS regelmäßig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen, insbesondere den Anforderungen der ESRS, gleichermaßen Rechnung getragen. Fallweise begleiten externe Expertinnen und Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS und IKS.

Wesentlichkeitsschwelle

In Übereinstimmung mit den ESRS-Anforderungen wurde die Wesentlichkeitsschwelle nach Abschluss der Bewertungsphase sowohl für die Auswirkungen als auch für die finanzielle Wesentlichkeit festgelegt. Auf einer fünfstufigen Skala von informativ bis kritisch wird ein Thema für den Volkswagen Konzern wesentlich, wenn es die Schwelle zur zweithöchsten Kategorie signifikant überschreitet. Um ein Unterthema als wesentlich zu definieren, ist es ausreichend, dass entweder eine Auswirkung oder ein Risiko oder eine Chance als wesentlich bewertet wird. Bei einem finanziellen Effekt von > 1 Mrd. € wird das Risiko beziehungsweise die Chance als wesentlich eingestuft, unabhängig von der Gesamtbewertung.

Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen

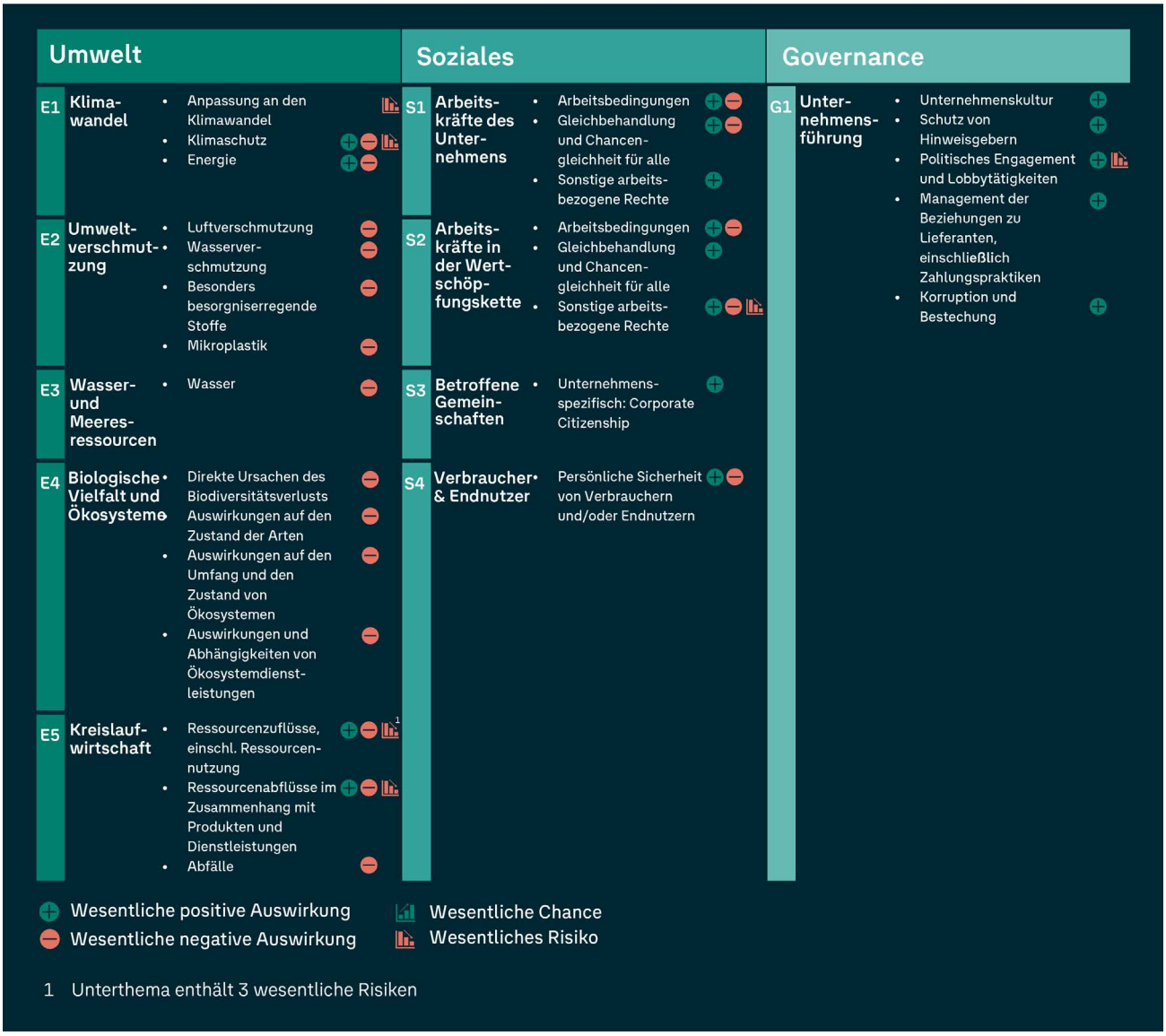
Für die Berichterstattung im Geschäftsjahr 2024 wurden die relevanten Angabepflichten der ESRS auf Basis der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert.

Um die zu berichtenden Informationen zu ermitteln, wurden im Volkswagen Konzern in einem ersten Schritt die Datenpunkte zu einem bis mehreren der 38 Themen zugeordnet. Im nächsten Schritt wurden die Datenpunkte, die sich ausschließlich auf unwesentliche Themen beziehen, aus der Berichterstattung ausgeschlossen. In einem weiteren Schritt wurde die Betrachtung um freiwillige und Datenpunkte mit schrittweise eingeführten Angabepflichten reduziert, die als nicht berichtsrelevant bewertet wurden. In einem letzten Schritt sind Metriken, die zwar einem wesentlichen Thema zugeordnet, aber als nicht relevant eingestuft wurden, aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen worden. Die Gründe wurden nachvollziehbar dokumentiert.

Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sind 28 der 38 betrachteten Themen als wesentlich identifiziert worden. Dabei wurden 17 positive Auswirkungen, 19 negative Auswirkungen, 8 Risiken und keine Chancen als wesentlich eingeordnet. Darüber hinaus wurden in allen Themenstandards weitere Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert, die nicht die Schwelle für die Berichterstattung erreicht haben. Inhärente Risken werden im Lagebericht beschrieben. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen konnten den Unterthemen der ESRS

zugeordnet werden (siehe Grafik). Einzig die Auswirkung des Themas Corporate Citizenship, wird über zusätzliche unternehmensspezifische Angaben abgedeckt. Im Berichtsjahr 2024 wurde die Möglichkeit genutzt, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den entsprechenden Themenstandards vorzustellen. Auch aktuelle finanzielle Effekte werden, soweit wesentlich und erhoben, in den Berichtskapiteln zu den Themenstandards beschrieben. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse wurde zum ersten Mal nach den Vorgaben der ESRS durchgeführt, sodass es keine Änderung zu den Vorjahren zu berichten gibt. Sie soll für den nächsten Nachhaltigkeitsbericht aktualisiert werden.



Einführung in das Umweltmanagement

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Unsere Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Menschen und Umwelt auszuüben und mit Hilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

ÜBERGREIFENDE INFORMATIONEN ZU DEN MANAGEMENTKONZEPTEN

Im Zusammenhang mit den Umweltstandards der ESRS spielen fünf Managementkonzepte eine Rolle:

> „Managementkonzept: Dekarbonisierung"
> „Managementkonzept: Vermeidung von Umweltverschmutzung"
> „Managementkonzept: Nachhaltiges Wassermanagement"
> „Managementkonzept: Biodiversität"
> „Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft"

Die Basis dieser Managementkonzepte bilden unsere Konzernrichtlinie zum Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS), welche eine wesentliche Rolle in der Unternehmenssteuerung spieln. Darüber hinaus sind der Code of Conduct, unsere Konzernstrategie, unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, der Code of Conduct für Geschäftspartner, unser Leitbild Umwelt goTOzero, die Umweltpolitik, unsere Dekarbonisierungsstrategie und das Biodiversity Commitment von Bedeutung. Diese adressieren die Umweltverträglichkeit der Produkte, Dienstleistungen und Prozesse sowie den ökologischen Fußabdruck des Volkswagen Konzerns.

Die entsprechenden, konzernweit gültigen Dokumente sind sowohl öffentlich (KRL ausgenommen) als auch intern verfügbar. Auf entsprechende Inhalte wird im folgenden Kapitelverlauf eingegangen. Thematische Spezifikationen finden sich jeweils unter Abschnitt „Managementkonzept" entlang der Kapitel unter Umweltinformationen.

Im Code of Conduct ist der Umweltschutz als zentraler Unternehmensgrundsatz verankert. Als weltweit tätiges Wirtschaftsunternehmen trägt der Volkswagen Konzern Verantwortung für die Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit seiner Produkte, Standorte und Services. Der Anspruch ist es, ein globaler Anbieter nachhaltiger Mobilität und ein Vorbild für den Schutz der Umwelt zu sein. Der Volkswagen Konzern setzt auf umweltverträgliche, fortschrittliche und effiziente Technologien und implementiert diese über den gesamten Lebensweg seiner Produkte. Bereits in der Entwicklung und Produktion achtet der Volkswagen Konzern auf einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen, eine fortlaufende Reduktion seiner Umweltauswirkungen und die Einhaltung der Umweltschutzgesetze und -regeln. Darüber hinaus wird die Umweltverträglichkeit der Produkte und Herstellungsverfahren kontinuierlich bewertet und bei Bedarf optimiert.

In der Konzernstrategie nehmen die Themenfelder Klimaschutz und Energie unter der Perspektive der Dekarbonisierung von Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine der Schlüsselrollen ein. Der Klimaschutz ist zudem ein zentrales Element der regenerate+. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren will der Volkswagen Konzern seine Automobile sauberer, intelligenter, leiser und sicherer machen.

Dabei wird die Innovationskraft genutzt, um den ökologischen Fußabdruck zu verringern, und zwar über den gesamten Lebensweg der Produkte und Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns hinweg. Die Innovationen sollen gleichzeitig die Kundinnen und Kunden darin unterstützen, umweltfreundlicher zu handeln.

Darüber hinaus richtet der Volkswagen Konzern sein Handeln entsprechend der regenerate+ an den Grundsätzen des Schutzes und der Stärkung der Umwelt aus. Im diesem Rahmen stellen die Dekarbonisierung, die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft und die Erhaltung der Biodiversität Fokusthemen dar. Die Dimension Natur ist dabei ein wesentliches Element des regenerate+ Rahmenprogramms. Der Volkswagen Konzern strebt an, die positive Wirkung seines Handelns in diesem Bereich messbar und nachvollziehbar zu gestalten. Daher ist es eins der zentralen Ziele der Dimension Natur mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Die Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben sowie durch regenerative Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

Mit dem Code of Conduct für Geschäftspartner, wird der konzernweite Nachhaltigkeitsfortschritt unterstützt. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, verpflichtet der Volkswagen Konzern seine Lieferanten, die Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus engagiert sich der Volkswagen Konzern als verantwortungsvolles Mitglied der Gesellschaft sowie als Partner der Politik. Mit beiden sucht der Volkswagen Konzern den Dialog über zukünftige Mobilitätskonzepte und die Ausgestaltung einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung. Mit Blick auf umweltrelevante Themen beziehen sich Inhalte des Code of Conduct für Geschäftspartner unter anderem auf Nachhaltigkeitsanforderungen im Umweltschutz und verantwortungsvolle Lieferketten.

Das Leitbild Umwelt goTOzero bildet den Rahmen für alle umweltbezogenen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Leitbild streben wir an, die Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenswegs unserer Produkte und Mobilitätslösungen – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – zu reduzieren. Die Einhaltung von Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen ist dabei eine Grundvoraussetzung für unser Handeln. Das Leitbild bildet die Basis für die Verknüpfung unserer Ziele, Kennzahlen, Programme und Maßnahmen. Es legt den Fokus unseres Handelns auf vier zentrale Handlungsfelder und die darunterliegenden Zielstellungen (siehe Abbildung).

Klima schützen

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und streben ein 1,5-Grad-Ambitionsniveau an.

Wir setzen konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte und Kunden.

Bis spätestens 2050 wollen wir ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen sein.

Ressourcen schonen

Durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen verringern wir unseren Bedarf an Primärrohstoffen.

Wir verbessern unsere Energie- und Ressourceneffizienz und etablieren Kreisläufe für Werkstoffe und Wasser.

Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern verringern wir die Beanspruchung natürlicher Ressourcen entlang unserer Lieferkette.

Ökosysteme bewahren

Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer.

Wir verringern die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeiten auf Biodiversität und Ökosystemleistungen und fördern Projekte zu deren Bewahrung.

Umwelt-Compliance sicherstellen

Wir wollen in Bezug auf Integrität und Compliance ein Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen sein.

Wir betreiben effektive Umwelt-Compliance-Managementsysteme, um Umweltrisiken und -chancen entlang des Lebenswegs unserer Mobilitätslösungen zu identifizieren und zu steuern.

Wir führen einen offenen Dialog mit unseren Interessengruppen und beziehen deren Erwartungen in unsere Entscheidungen ein.

Neben dem Engagement für den Umweltschutz hat der Volkswagen Konzern das Thema Umwelt-Compliance in den Fokus gerückt. Dies umfasst nicht nur die Einhaltung von Gesetzen und internen Vorgaben, sondern auch einen engen Dialog und die Zusammenarbeit mit Stakeholdern. Die Einbeziehung der Beschäftigten, Kundinnen und Kunden, Zuliefernden, Gesetzgeber, Behörden, Nachbarn der Standorte und anderer Stakeholder ist dem Volkswagen Konzern wichtig. Der Volkswagen Konzern möchte sein Verständnis für ihre Erwartungen und Anforderungen im Bereich Umwelt verbessern. Ihre Anregungen finden Eingang in das UCMS, werden sorgfältig bewertet und spiegeln sich in den Prozessen, Produkten und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns wider.

Der Volkswagen Konzern hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Diese konkretisiert das übergeordnete Leitbild Umwelt. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Beschäftigten zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Stakeholdern und fortlaufende Verbesserung. Die Umweltpolitik hebt beispielsweise die Integration erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung, nachhaltige Lieferketten sowie die Energieeffizienz hervor. Außerdem beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die ökologischen Auswirkungen seiner Prozesse, Produkte und Dienstleistungen zu verringern und das UCMS sowie die Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

Ausgehend vom Leitbild Umwelt und der Umweltpolitik ist der Umweltschutz fest in den Geschäftsbereichen des Volkswagen Konzerns, wie beispielsweise Produktion, Logistik und Vertrieb, verankert. In der strategischen Vision der Zero Impact Factory entwickelt der Volkswagen Konzern konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Diese Vision beschreibt eine idealisierte Fabrik, die möglichst klima-, ressourcen- und umweltschonend produziert und somit Umweltauswirkungen bei der Fahrzeug- und Komponentenproduktion reduziert. Auf dem Weg dahin wenden die Marken und Standorte die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente an. Weitere Informationen hierzu erfolgen in Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken." Diese Messmethoden und Steuerungsinstrumente ermöglichen das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte, insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild der Fabriken, das Engagement für die Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport.

In der Initiative Zero Impact Logistics arbeiten die Logistikbereiche im gesamten Konzern daran, die Umsetzung des Leitbildes Umwelt des Volkswagen Konzerns zu unterstützen. Durch die kontinuierliche Optimierung des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse werden Transporte vermieden und damit Emissionen reduziert – unter anderem auch mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird der Einsatz neuer emissionsarmer Technologien und Energieträger im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen untersucht, pilotiert und forciert.

Das Vertriebsnetz des Volkswagen Konzerns erstreckt sich weltweit auf über 150 Märkte mit mehr als 17.000 Handels- und Servicestandorten. Neben dem breiten Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt goTOzero Retail ins Leben gerufen, das sich auf die Dekarbonisierung und Steigerung der ESG-Leistung des gesamten Vertriebsnetzes fokussiert und unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll.

Eine Konzernrichtlinie für das UCMS regelt die Anforderungen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Umwelt und Compliance. Sie bildet den Rahmen für die Umsetzung des UCMS über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Fahrzeuge in den Marken und Gesellschaften. Die Richtlinie definiert die Mindestanforderungen an die Gesellschaften und gibt ihnen die Flexibilität, diese in einer Weise umzusetzen, die ihrer Geschäftstätigkeit entspricht. Durch die systematische Umsetzung der Anforderungen aus der KRL zum UCMS wird die Wirksamkeit und Robustheit der Umwelt-Compliance-Managementsysteme der Standorte des Volkswagen Konzerns gestärkt. Festgelegte Rollen und Verantwortlichkeiten sorgen für eine eindeutige Zuordnung von Aufgaben und Kompetenzen. Externe Zertifizierungen führen, neben der Durchführung interner Audits, zu einer objektiven Bewertung dieser Managementsysteme und sichern deren kontinuierliche Weiterentwicklung ab. Mit Hilfe des UCMS wird zudem regelmäßig die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft. Eine detaillierte Erläuterung erfolgt jeweils in Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen" entlang der Kapitel unter

Umweltinformationen. Seine Beschäftigten schult der Volkswagen Konzern regelmäßig im Hinblick auf Umweltschutz und Umwelt-Compliance. Gemäß der KRL sind alle Produktions- und Entwicklungsstandorte im Konzern außerdem aufgefordert, ihre Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 zertifizieren oder nach dem EcoManagement and Audit Scheme (EMAS) validieren zu lassen.

Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen zu entsprechen, hat der Volkswagen Konzern 2022 ein Responsible Supply Chain System (ReSC-System) implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in der Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren.

Die Verantwortlichkeiten des Volkswagen Konzerns im Bereich Umwelt sind klar geregelt. Die konzernweite Steuerung des operativen Umweltschutzes verantwortet der Chief Executive Officer (CEO) der Marke Volkswagen Pkw und der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie (KSK-UE), der von zahlreichen Fachgremien unterstützt wird. Dieser informiert den Konzernvorstand regelmäßig über umwelt- und energierelevante Themen. Der KSK-UE koordiniert konzernweit den Austausch und trifft Entscheidungen zu Umwelt- und Energiethemen. Zu seinen Aufgaben gehören die Implementierung von Ressourceneffizienzprogrammen und die Überwachung der Zielverwirklichung. Als oberstes Umweltgremium des Volkswagen Konzerns hat der KSK-UE eine zentrale Rolle in der umweltbezogenen Entscheidungsfindung. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte, wie zum Beispiel der Konzernsteuerkreis Flotten-Compliance. Klimabezogene Themen werden durch regelmäßige Sitzungen der Konzernsteuerkreise (mindestens sechsmal pro Jahr) sowie durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Leitern der verschiedenen Forschungs- und Entwicklungseinheiten des Konzerns und der Marken sowie anderer Konzernfunktionen abgestimmt und gesteuert. Zur Unterstützung dieser Abstimmung wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese Strukturen bauen auf der Tätigkeit von Gremien wie dem KSK-UE, dem Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und der Group Platform Nachhaltigkeit Produkt auf. Das Konzernregelungsmanagement ist zentraler Ansprechpartner für Konzernrichtlinien und überwacht den Gesamtprozess in Bezug auf alle KRL. Ein verantwortlicher Bereich hat die von ihm betreuten KRL und Anlagen mindestens jährlich auf Aktualität zu prüfen und sie erforderlichenfalls zu aktualisieren.

ÜBERGREIFENDE ZIELE UND METRIKEN

Reduktion der spezifischen Umwelteinflüsse durch die Produktion

Der Volkswagen Konzern strebt im Bereich der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge an, die selbst entwickelte Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) bis 2025 um 45 % pro Fahrzeug beziehungsweise Komponententeil gegenüber 2010 zu verbessern. Die UEP ergibt sich als gewichteter Mittelwert aus fünf Kennzahlen: Energieverbrauch, CO_2-Emissionen, Wasserverbrauch, Lösemittelemissionen beziehungsweise flüchtige organische Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC) und Beseitigungsabfälle.

Im Basisjahr 2010 lagen der Energieverbrauch bei 2.519 Kilowattstunden (kWh) je Fahrzeug, die CO_2-Emissionen bei 1.096 Kilogrammje Fahrzeug, der Wasserverbrauch bei 4,54 m^3 je Fahrzeug, der produktionsspezifische Abfall zur Beseitigung bei 23,3 Kilogramm je Fahrzeug und die VOC-Emissionen bei 4,13 Kilogramm je Fahrzeug.

Die Zielsetzung für die Reduktion der Umweltauswirkungen folgt einem Zielpfad von 2010 bis 2025 mit jährlichen Zwischenzielen. Die Fortschritte werden jährlich überwacht, überprüft und öffentlich kommuniziert.

Eine Vielzahl erfolgreich umgesetzter Maßnahmen wirkte sich auch 2024 positiv auf die Entwicklung der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug aus. Die UEP verbesserte sich von -44,2 % im Jahr 2023 auf -48,5 % im Jahr 2024. Das Ziel von 45 % Verbesserung bis 2025 wurde damit bereits im Jahr 2024 erreicht. Die nachfolgende Tabelle zeigt Veränderungen der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug und macht Veränderungen gegenüber dem Basisjahr 2010 sichtbar.

UMWELTENTLASTUNG PRODUKTION (UEP)

pro Fahrzeug	Einheit	2024	2023
Umweltentlastung Produktion (UEP)	%	-48,5	-44,2
Spezifischer Energiebedarf	%	-21,5	-21,0
Spezifische CO_2-Emissionen	%	-62,8	-51,0
Spezifische VOC-Emissionen	%	-67,5	-68,7
Spezifischer Wasserverbrauch	%	-27,1	-24,7
Spezifischer Abfall zur Beseitigung*	%	-79,4	-75,9

*nur produktionsspezifische Mengen
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

Das UEP Ziel steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero und unterstützt die Erreichung der Klimaziele sowie die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz. Das Ziel leistet außerdem einen Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Kennzahl UEP steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) werden im Rahmen der UEP die Kennzahlen Energieverbrauch und CO_2-Emissionen pro Fahrzeug berücksichtigt. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) berücksichtigt die UEP die VOC-Emissionen pro Fahrzeug. Im Hinblick auf Wasserressourcen (E3) wird der Wasserverbrauch pro Fahrzeug einbezogen. Schließlich adressiert die UEP über die Bewertung von Abfällen zur Beseitigung auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

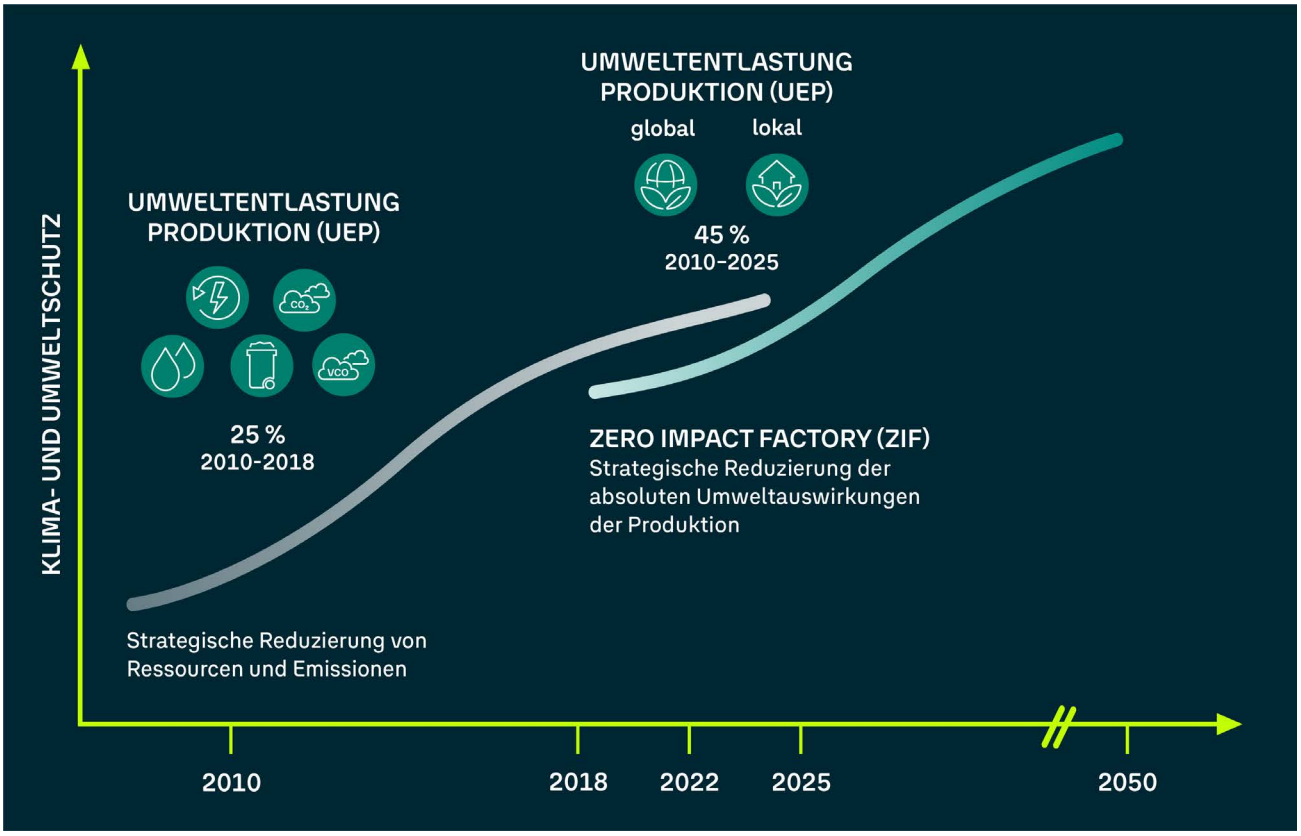
Reduktion der absoluten Umwelteinflüsse durch die Produktion

Mit der strategischen Vision der Zero Impact Factory strebt der Volkswagen Konzern an, dass die Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte weltweit einheitlich und ganzheitlich gemessen und bewertet werden. Dafür wurden zwei eigenständige Methoden entwickelt: Die Site Checklist analysiert qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern, während die Impact-Points-Methode eine quantitative Bewertung der absoluten Umweltauswirkungen eines Standorts ermöglicht.

Im Rahmen der Impact-Points-Methode verfolgt der Volkswagen Konzern das konkrete Ziel, die absoluten negativen Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. Dieses Ziel löst 2025 das UEP-Ziel ab. Die Fortschritte werden jährlich überwacht, überprüft und ab dem Berichtsjahr 2025 öffentlich kommuniziert.

Die Ziele zur Verringerung der Impact Points stehen im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero. Sie unterstützen die Erreichung interner wie externer Klimaziele, die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz sowie die Reduktion schädlicher Emissionen in Luft und Gewässer. Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Messung der Umweltauswirkungen der Produktion mittels Impact Points bildet die methodische Grundlage zur Erreichung unserer Vision einer Produktion mit minimalen Auswirkungen auf die Umwelt. Nachfolgende Abbildung zeigt die damit einhergehende Transition von der Steuerungskennzahl UEP hin zu den Impact Points.



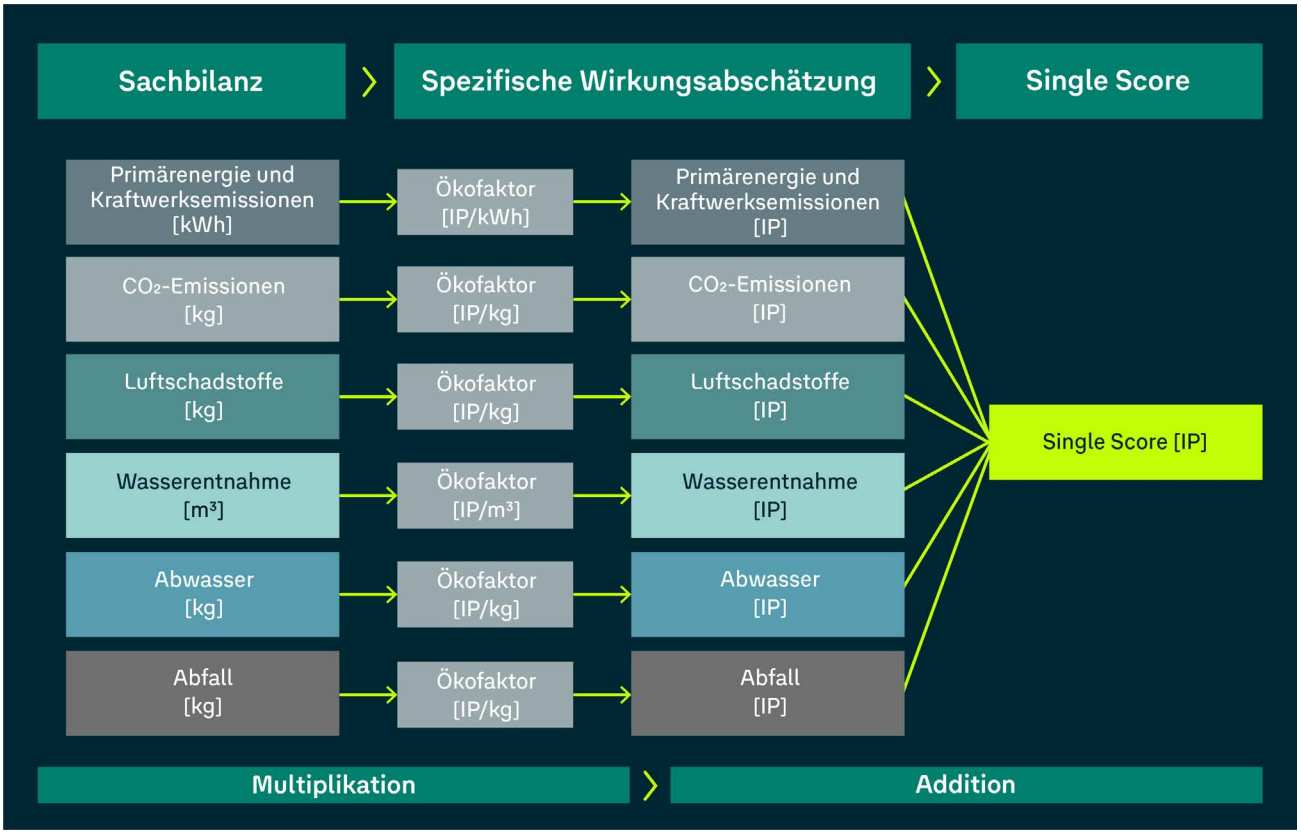
Die Impact-Points-Methode wurde in enger Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Partnern, insbesondere mit der Technischen Universität Berlin, entwickelt und in zwei wissenschaftlichen Veröffentlichungen publiziert. Diese sind öffentlich unter https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652622052209 und https://www.mdpi.com/2071-1050/16/7/3011 abrufbar. Die Impact-Points-Methode basiert auf der Methode der ökologischen Knappheit, die die Wirkung von Schadstoffemissionen und Ressourcenentnahmen auf die Umwelt bewertet. Dabei werden aktuelle Umweltbelastungen in Relation zu den gesellschaftspolitisch als zulässig angesehenen Belastungen gesetzt. Diese sogenannten Belastbarkeitsgrenzen wurden für die Impact-Points-Methode aus nationalen Gesetzgebungen, internationalen Zielen sowie aus wissenschaftlichen Prinzipien abgeleitet. Die Impact-Points-Methode berücksichtigt dabei sechs übergeordnete Umweltaspekte:

- Primärenergie und Kraftwerksemissionen beziehen sich auf die Bereitstellung und Transmission von Energie durch die Energieinfrastruktur sowie Emissionen am Kraftwerk wie VOC, Stickoxide (NO_x) und Staub (Particulate Matter, PM).
- CO2-Emissionen umfassen den Ausstoß von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) direkt am Standort (Scope 1) beziehungsweise indirekt durch Energiebezug (Scope 2).
- Luftschadstoffe beinhalten den lokalen Ausstoß von Luftschadstoffen wie VOC, Stickoxide und Staub direkt am Standort.
- Wasserentnahme berücksichtigt die lokale Wasserentnahme sowie die Nutzung der externen Frischwasserinfrastruktur.
- Abwasser bezieht sich auf die Einleitung von Schadstoffen wie Stickstoff (N), Phosphor (P), Nickel (Ni) und Zink (Zn) in lokale Gewässer sowie die Nutzung von externer Abwasserinfrastruktur.
- Abfälle berücksichtigen sowohl die Transporte als auch die Entsorgungsprozesse für die in der Produktion entstehenden Abfälle (zum Beispiel Deponierung, thermische und stoffliche Verwertung oder Nutzung als Ersatzrohstoffe).

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wird im Rahmen der Impact-Points-Methode eine standardisierte Vorgehensweise analog zur Ökobilanzierung angewandt. Zunächst wird ein Dateninventar erstellt (Sachbilanz). Anschließend erfolgt die Ermittlung der Umweltauswirkungen je Umweltaspekt durch Multiplikation mit sogenannten Ökofaktoren (Wirkungsabschätzung). Die Höhe eines Ökofaktors beschreibt die Relevanz des jeweiligen Umwelt-

aspekts, wie beispielsweise CO_2e-Emissionen, im Vergleich zu anderen Aspekten. Die Ökofaktoren berücksichtigen dabei sowohl planetare Grenzen als auch politische Zielsetzungen der Länder, in denen der Volkswagen Konzern Produktionsstandorte betreibt. So erzeugt die Wasserentnahme an einem Standort mit geringem lokalen Wasserrisiko weniger Impact Points als an einem Standort mit hohem lokalen Wasserrisiko. Hieraus ergibt sich eine Gewichtung der Umweltaspekte.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine schematische Darstellung des Berechnungsweges zur Impact-Points-Methode.



Die Kennzahl der Impact Points steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) berücksichtigen die Impact Points sowohl die Umweltaspekte Primärenergie und Kraftwerksemissionen als auch CO2-Emissionen. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) bezieht die Methode die Umweltaspekte Luftschadstoffe und Abwasser ein. Im Hinblick auf Wasser (E3) wird der Umweltaspekt Wasserentnahme berücksichtigt. Schließlich adressieren die Impact Points über den Umweltaspekt Abfall auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

Berücksichtigung qualitativer Umweltaspekte in der Produktion

Die intern entwickelte Site Checklist stellt neben den Impact Points die zweite Bewertungsmethode im Rahmen der strategischen Vision Zero Impact Factory dar. Mit ihr wird die Umsetzung festgelegter Kriterien hinsichtlich umweltbezogener Eigenschaften einer Fabrik in elf Handlungsfeldern nachverfolgt. Der Volkswagen Konzern strebt für seine Produktionsstandorte bis zum Jahr 2030 im Mittel mindestens einen Erfüllungsgrad von 60 % der Site Checklist an. Bis 2040 soll dieser Wert auf 73,4 % und bis 2050 auf 87,2 % steigen. Diese Zielsetzung gilt für Produktionsstandorte, die Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten herstellen. Im Basisjahr 2022 lag die Absprungbasis konzernweit bei 44,5 % durchschnittlicher Erfüllung der Site Checklist. Über die Zielerreichung wird ab dem Jahr 2025 öffentlich berichtet.

Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infra-

struktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Site Checklist wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Konzernfachbereichen, Marken und Gesellschaften entwickelt und orientiert sich an internen sowie externen Vorgaben wie beispielsweise dem EU Green Deal und der EU-BREF-Dokumentation für die besten verfügbaren Technologien (BAT).

Die Site Checklist umfasst elf Handlungsfelder mit insgesamt über 140 überwiegend qualitativen Umweltkriterien: Umwelt Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO2, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe sowie Mobilität.

Die Handlungsfelder und Kriterien der Site Checklist werden regelmäßig evaluiert und bei Bedarf aktualisiert. Die Standorte bewerten jedes Kriterium als erfüllt oder nicht erfüllt. Kriterien dürfen dabei nur als erfüllt bewertet werden, wenn dies mit geeigneten Prüfnachweisen belegt ist. Zulässige Nachweise und Mindestkriterien sind in einem internen Leitfaden definiert. Aus der Erfüllung der Einzelkriterien ergibt sich für jedes der elf Handlungsfelder ein Erfüllungsgrad zwischen 0 % (kein Kriterium erfüllt) und 100 % (alle Kriterien erfüllt). Die Standortergebnisse berechnen sich jeweils als Mittelwert dieser Erfüllungsgrade, wobei alle Handlungsfelder gleich gewichtet werden. Das Konzernergebnis ergibt sich schließlich als Mittelwert aller Standortergebnisse.

Die Methode der Site Checklist mit ihren elf Handlungsfeldern steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1 bis E5. Ein Bezug zum Thema Klimawandel (E1) wird insbesondere über die Handlungsfelder Energie und CO_2 und Mobilität hergestellt. Die Handlungsfelder Boden und Schadstoffe stehen in direktem Zusammenhang mit dem Thema Umweltverschmutzung (E2). Hinsichtlich Wasser (E3) enthält die Site Checklist ein gleichnamiges Handlungsfeld mit entsprechenden Bewertungskriterien. Das Handlungsfeld Biodiversität steht in Zusammenhang mit dem Thema Biologische Vielfalt und Ökosysteme (E4). Schließlich adressiert das Handlungsfeld Material das Themenfeld Kreislaufwirtschaft (E5).

Erhöhung der Anzahl von Zuliefernden mit Umweltzertifizierungen

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, seine Umweltauswirkungen in der vorgelagerten Lieferkette zu verbessern. Dafür wurde im Rahmen der regenerate+ das Ziel gesetzt, bis 2040 nachweisen zu können, dass mehr als 95 % der direkten Lieferanten, basierend auf ihrem Umsatzanteil am Gesamtbeschaffungsvolumen, ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (zum Beispiel gemäß ISO 14001 oder EMAS) etabliert haben. Das Ziel gilt für Lieferanten mit Produktionsstandorten, an denen mehr als 100 Arbeitskräfte beschäftigt sind. Als Ausgangspunkt für die Fortschrittsmessung dient das Jahr 2023, in dem 80 % der Lieferanten bereits ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem besaßen. Im Berichtsjahr konnte der Anteil auf 85 % erhöht werden.

Verschriftlicht wurde das Ziel auch im Code of Conduct für Geschäftspartner. Seit 2022 ist ein Nachweis darüber im Rahmen des Volkswagen Konzern Sustainability Ratings (S-Rating) erforderlich.

Zur Erreichung des Ziels bis 2040 werden die Fortschritte jährlich durch das Nachhaltigkeitsmanagement der Beschaffung überwacht. Die Methodik basiert auf einem standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung, dessen Angaben und Dokumente von einem externen Dienstleister zentral überprüft und validiert werden. Zudem erfolgt eine Risikoanalyse unter Einbeziehung von Daten externer Dienstleister und risikobasierten Audits. Damit sollen auf die Zielerreichung hingewirkt und regelmäßige Abweichungen frühzeitig erkannt werden.

Einheitliche Erfassung von Umweltdaten

Die Umweltdaten der Standorte stellen eine wichtige Grundlage für die Ermittlung quantitativer Kennzahlen dar, die in den Kapiteln ESRS E1 bis E5 berichtet werden (für eine Beschreibung des Berichtsumfangs der Kapitel unter Umweltinformationen, siehe Berichtsumfang des Kapitels „Allgemeine Informationen"). Mit der internen Konzernnorm VW 98000 legt der Volkswagen Konzern fest, wie diese sogenannten Umweltindikatoren innerhalb des Unternehmens einheitlich ermittelt und dokumentiert werden sollen. Insgesamt werden circa 200 Umweltindikatoren auf Standortebene erfasst und über das interne Umweltinformationssystem (UIS) berichtet. Die Bereitstellung der Umweltindikatoren liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung des jeweiligen Standorts.

Für die Erfassung von Umweltindikatoren sind grundsätzlich folgende Verfahren zulässig: Mit höchster Priorität sollen direkte Messungen physikalischer Größen erfolgen. Dies beinhaltet beispielsweise die Messung der Abwassermengen mittels Durchflussmessgeräten, die Ermittlung der Abfallmengen mittels Wiegen oder die

Ablesung von Energieverbräuchen an Energiezählern. Mit nachrangiger Priorität ist eine Berechnung von Umweltindikatoren aus Messgrößen zulässig, falls eine direkte Messung technisch oder wirtschaftlich nicht realisierbar ist. Dies gilt etwa für die freigesetzte Menge an CO_2e aus der Nutzung von Brennstoffen oder die Emission von Schadstoffen ins Abwasser, welche üblicherweise auf Grundlage von Stichprobenmessungen extrapoliert wird. Mit geringster Priorität ist eine Schätzung von Indikatoren auf Basis nachvollziehbarer Annahmen zulässig – beispielsweise einer proportionalen Abhängigkeit der Abfallmenge von der gefertigten Stückzahl. Grundsätzlich müssen alle angewandten Verfahren durch unabhängige Dritte, wie beispielsweise Zertifizierer oder Wirtschaftsprüfer, nachvollziehbar und prüfbar sein.

Umweltangaben werden in den Abschnitten unter Umweltinformationen entsprechend der ESRS-Anforderungen für den E1-5 (Energie), E1-6 (THG-Emissionen), E2-4 (Emissionen in Luft und Wasser) und E4-SBM3 (biodiversitätssensible Gebiete) für den Volkswagen Konzern und Gesellschaften mit operativer Kontrolle erhoben (gemäß Berichtsumfang des Kapitels „Allgemeine Informationen“). Kennzahlen die über diese Offenlegungsanforderungen hinausgehen, werden für die Gesellschaften mit operativer Kontrolle freiwillig berichtet.

Klimawandel

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und richtet seine eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen zu sein.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie

Die nachstehend geschilderten positiven und negativen Auswirkungen in den Bereichen Klimaschutz und Energie wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse jeweils als wesentliche tatsächliche und auch potenzielle Auswirkungen bewertet. Es ist zu erwarten, dass sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen über einen langfristigen Zeithorizont anhalten.

Entlang der Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns entstehen THG-Emissionen, insbesondere in der Nutzungsphase unserer Produkte, welche zum Klimawandel beitragen. Zudem werden durch den Abbau und die Verarbeitung von Rohstoffen und durch die Herstellung von Komponenten in der Lieferkette sowie im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeiten THG-Emissionen verursacht.

Negative Auswirkungen entstehen in diesem Zuge auch durch den Energieverbrauch entlang der Wertschöpfungskette. Ausschlaggebend ist der weiterhin signifikante Anteil von fossilen Energieträgern, deren Herstellung und Nutzung mit THG- und weitere Emissionen verbunden sind. Schwerpunkte sind auch hier die Nutzungsphase der Produkte, die Produktionsprozesse in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie die eigene Produktion.

Zugleich trägt der Volkswagen Konzern entlang der Wertschöpfungskette zu positiven Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie bei, indem er THG-Emissionen reduziert und die Nutzung erneuerbarer Energien fördert. Die größten Effekte zeigen sich hierbei in der nachgelagerten Wertschöpfungskette bei der Nutzung der Fahrzeuge: Durch den Übergang zur E-Mobilität, welcher in breitem Umfang den Einsatz von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor ermöglicht, werden Primärenergiebedarf und THG-Emissionen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren reduziert.

Die Prozesse zur Identifizierung möglicher Auswirkungen im Zuge der THG-Bilanzierung beziehungsweise des Energiemanagements sind unter dem Abschnitt „Metriken: Klimawandel" zur Erhebung der relevanten Kennzahlen beschrieben.

Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoanalyse

Übergangsrisiken

Die Identifizierung von möglichen Übergangsrisiken und -chancen erfolgte mit Hilfe einer Szenarioanalyse sowie auf Basis weiterer unternehmensinterner Quellen im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen" des Kapitels „Allgemeine Informationen").

Die Zeithorizonte der Analyse entsprechen dabei den allgemeinen Festlegungen in diesem Bericht. Unter dem Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen" des Kapitels „Allgemeine

Informationen“ sind die Verbindungen zwischen der Lebensdauer der Kapitalgüter und den Zeithorizonten der strategischen Planung dargestellt.

Für die Szenarioanalyse wurde das Szenario „Net Zero by 2050“ der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Maßgebliche Quellen waren hier der IEA-Bericht "Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5 °C Goal in Reach - 2023 Update“ sowie der „Global EV Outlook 2024“. Die Berichte berücksichtigen die zum Erstellungszeitpunkt aktuellen International Panel for Climate Change (IPCC)-Sachstandsberichte und damit den aktuellen Stand der Klimawissenschaft. Das zugrundeliegende „Global Energy and Climate Model“ der IEA modelliert nicht nur die erforderliche Transformation des Transportsektors, sondern auch von weiteren, für Wertschöpfungskette und Geschäftsmodell des Konzerns relevanten Sektoren wie Energie- und Rohstoffproduktion.

Das Szenario richtet sich in seinem Ambitionsgrad am Idealziel des Pariser Klimaschutzabkommens aus, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen; das Szenario sieht eine begrenzte Überschreitung der 1,5 °C -Grenze vor, wobei der globale Temperaturanstieg bis 2100 auf etwa 1,4 °C zurückgeht.

Damit eignet es sich für eine Einschätzung einer maximal zu erwartenden Intensität und Geschwindigkeit der Übergangsereignisse und somit der maximalen Risikoexposition. Verläufe mit geringerer Intensität und Geschwindigkeit insbesondere der regulatorischen Rahmenbedingungen wurden zudem im Rahmen der Strategieentwicklung durch den Konzern untersucht, um Unsicherheiten hinsichtlich der Ausprägung der Risikotreiber zu adressieren (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“). Hierbei wurden keine zusätzlichen Risiken identifiziert.

Das „IEA Net Zero by 2050“-Szenario fordert von Automobilherstellern eine proaktive Anpassung an striktere Regularien, technologische Disruptionen und den Wandel des Energiemixes. Der Fokus auf Elektrofahrzeuge, innovative Geschäftsmodelle und nachhaltige Wertschöpfungsketten wird als entscheidend definiert, um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern und den Anforderungen der Netto-Null-Ziele gerecht zu werden.

Das Szenario betrachtet verschiedene Zeithorizonte; speziell zum Transportsektor sind konkrete Aussagen zu den Zeitpunkten 2030, 2035 und 2050 enthalten. Der Fokus der Analyse lag auf der Entwicklung bis 2030 für den mittelfristigen Zeithorizont sowie 2035 für den langfristigen Zeithorizont.

Auf Basis des Szenarios konnten mehrere relevante Übergangsereignisse identifiziert werden. Das Szenario basiert auf der Annahme, dass Regierungen weltweit ambitionierte Klimapolitiken umsetzen, darunter CO_2-Bepreisung, strengere Flotten-Emissionsstandards und Verbote für Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICE) in wichtigen Märkten. Zugleich wird der Ausbau von Anreizsystemen zur Förderung elektrischer Fahrzeuge angenommen.

Marktseitig nimmt das Szenario an, dass steigende Verfügbarkeit und Kostenrückgang die Nachfrage nach elektrischen Fahrzeugen zusätzlich vorantreiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur. Unter diesen Annahmen steigt der Anteil von Elektrofahrzeugen unter den weltweit verkauften Pkw 2030 bis auf 67 % an, unter den schweren Lastwagen auf 37 %. Diese Entwicklung kann allerdings regional stark unterschiedlich ausfallen.

Hierdurch ergibt sich mittel- bis langfristig eine erhöhte Nachfrage nach Batterierohstoffen sowie nach nachhaltig produzierten und kreislauffähigen Materialien. Für diese kann es zu eingeschränkter Verfügbarkeit und Preissteigerungen kommen.

Aus technologischer Perspektive setzt das Szenario eine Weiterentwicklung der derzeitigen Batterietechnologie sowie sektorübergreifend eine deutliche Steigerung der Energieeffizienz voraus. Hierdurch könnten die Emissionen aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette deutlich gesenkt werden.

Die Übergangsereignisse wurden entlang der Wertschöpfungskette verortet sowie qualitativ hinsichtlich Auswirkungen auf Strategie und Geschäftsmodell in Form möglicher Risiken und Chancen analysiert. Diese wurden mit den in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse formulierten Risiken und Chancen abgeglichen.

Die Bewertung erfolgte im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse durch relevante Fachbereiche, in Abstimmung mit dem Konzern-Risikomanagement und dem Nachhaltigkeitsmanagement (siehe Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ im Kapitel „Allgemeine Informationen“).

Das Risiko einer Verfehlung der gesetzlichen weltweiten Flottenemissionsziele, beispielsweise bedingt durch eine nicht ausreichende Umstellung auf elektrische Antriebe oder fehlende Marktresonanz, wurde dabei für den

Konzern als wesentlich definiert. Finanzielle Effekte ergeben sich vor allem durch dann zu leistende Abgaben. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr ein mittlerer dreistelliger Millionen-Euro-Betrag den Rückstellungen zugeführt. Auch im Jahr 2025 sind vorrausichtlich finanzielle Effekte mit diesem Risiko verbunden. Dieses Risiko wurde für alle Zeithorizonte als wesentlich eingestuft.

Wesentliche Risiken, die aus dem Bedarf nach nachhaltigen Rohstoffen resultieren, sind im Kapitel „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft" beschrieben.

Physische Risiken

Für die Bewertung klimabezogener Risiken der eigenen Standorte wurden Klimagefahren für die 200 wichtigsten Konzernstandorte untersucht. Diese umfassen sämtliche Produktionsstandorte sowie wichtige Vertriebs-, Verwaltungs- und Entwicklungsstandorte.

Die Untersuchung erfolgte über ein Software-Tool, welches die Geokoordinaten der Standorte nutzt. Es wurden sowohl chronische Gefahren wie Hitze- und Kältestress als auch akute physische Gefahren wie Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten analysiert.

Die Betrachtungszeiträume sind an denen des genutzten Software-Tools ausgerichtet und stimmen weit gehend mit den in diesem Bericht angelegten Zeiträumen überein. Der kurzfristige Zeitraum entspricht dem der Status quo-Betrachtung im Tool. Der mittelfristige Zeitraum betrachtet die Entwicklung bis 2030 und stimmt mit dem Zeitraum der strategischen Planung des Konzerns einschließlich der Planung der Kapitalallokation überein. Der langfristige Zeithorizont betrachtet die Entwicklung bis 2050, um der potenziellen Lebensdauer der Vermögenswerte Rechnung zu tragen.

Für die Prognose wurde das Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) Szenario des IPCC herangezogen, welches ein high emission scenario nach dem aktuellen Stand der Klimawissenschaften darstellt und somit die maximal zu erwartende Risikoexposition hinsichtlich Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit plausibel abdeckt. Es prognostiziert bis Ende des 21. Jahrhunderts eine Erwärmung von 3,3 °C bis 5,7 °C und basiert auf intensiver fossiler Brennstoffnutzung, wirtschaftlichem Wachstum und energieintensiven Lebensstilen.

Für die eigene Geschäftstätigkeit wurde festgestellt, dass ein Teil der untersuchten Standorte bereits heute gegenüber relevanten Klimagefahren exponiert ist, wie etwa Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten. Im Rahmen der Risikoanalyse wurden auch weitere Stressfaktoren (zum Beispiel Hitzestress, Kältestress, Niederschlag) mit untersucht. Diese Risiken sind weniger relevant hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf die Produktionstätigkeit.

Das Risiko durch direkte Schäden und einem daraus resultierenden Ausfall der Produktion wurde jedoch anhand der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen auf Ebene des Konzerns im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse über alle betrachteten Zeithorizonte als nicht wesentlich eingestuft.

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette wird prozess- und datengestützt sowohl im Kurzfrist- als auch im Langfristbereich überwacht und untersucht. Basierend auf aktuellen Vorhersagen zum Klimawandel wird die vorgelagerte Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns zukünftig klimabedingten Gefahren ebenfalls stärker ausgesetzt sein. Als Konsequenz kann es zu Versorgungsstörungen und Anpassungen der Produktionsprogramme in den Produktionsstandorten des Konzerns kommen. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentliches Risiko über alle betrachteten Zeithorizonte identifiziert.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Feld Klimaschutz und Energie haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategie des Konzerns. In der Konzernstrategie nehmen die Themenfelder Klimaschutz und Energie unter der Perspektive der Dekarbonisierung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine der Schlüsselrollen ein. Der Klimaschutz ist zudem ein zentrales Element der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Eine detaillierte strategische Einordnung der wesentlichen Auswirkungen und Risiken erfolgt unter dem Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan".

Informationen zur künftigen Anpassungsfähigkeit von Strategie und Geschäftsmodell im Hinblick auf wesentliche Übergangsrisiken finden sich unter dem Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz".

Die wesentlichen Auswirkungen und Risiken werden durch Richtlinien, Maßnahmen und Ziele auf unterschiedlichen Ebenen adressiert. Im Vordergrund stehen hierbei die Minderung negativer Auswirkungen, die Stärkung positiver Auswirkungen sowie die Vermeidung beziehungsweise Minderung wesentlicher Risiken.

Die Richtlinien und übergeordneten Maßnahmen im Hinblick auf die beschriebenen wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie werden unter Abschnitt „Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz" beschrieben. Unter Abschnitt „Einsatz erneuerbarer Energien" werden weitere Maßnahmen bezogen auf die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette beschrieben, inklusive der Nutzungsphase der Produkte.

Weitere Details und Umsetzungsbeispiele zu Maßnahmen finden sich unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel". Dabei zielen die Maßnahmen unter dem Abschnitt „Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität", „Steigerung der Fahrzeugeffizienz", „Bilanziell CO_2e-neutrale Nutzungsphase" sowie „Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik und Hard-to-Abate-Sektoren" auf die Auswirkungen in der Nutzungsphase der Produkte ab. Die Maßnahmen unter dem Abschnitt „Klimaschutz in der Fertigung", „Zero Impact Logistics" und „Dekarbonisierung der Händlernetze" betreffen die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Teile der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die Maßnahmen in Bezug auf die vorgelagerte Lieferkette werden unter dem Abschnitt „Vorgaben für Dekarbonisierung in der Lieferkette" dargestellt.

Richtlinien und Maßnahmen zur Steuerung der wesentlichen Risiken sind unter dem Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz" dargestellt.

Das unter Abschnitt „Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase" dargestellte Ziel zahlt zudem auf das identifizierte wesentliche Übergangsrisiko ein. Gleiches gilt für die unter dem Abschnitt „Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität" und „Steigerung der Fahrzeugeffizienz" dargestellten Maßnahmen.

STRATEGIE: KLIMAWANDEL UND ÜBERGANGSPLAN

Strategie für den Klimawandel

Nachhaltigkeit wird ein bedeutsames Thema in der Geschäftswelt bleiben und weiter an Bedeutung gewinnen, getrieben durch die immer deutlicher werdenden spürbaren Folgen des Klimawandels, ein größeres Bewusstsein für nachhaltige Lebensstile bei den Kundinnen und Kunden und nicht zuletzt durch Rahmenbedingungen wie das Pariser Klimaschutzabkommen.

Die Dekarbonisierung ist ein Kernbestandteil der Konzernaktivitäten und nimmt eine Schlüsselrolle in der Strategie des Volkswagen Konzerns ein. Unsere Dekarbonisierungsstrategie umfasst grundsätzlich den gesamten Konzern. Ein konzernweiter Dekarbonisierungsplan im Sinne des ESRS E1 Paragraph 16 liegt bisher noch nicht vor; die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions verfügen über keinen Übergangsplan. Die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions entwickeln eigenständige Übergangspläne die in den folgenden Berichtszyklen integriert werden sollen. Die in Folge dargestellten Maßnahmen und Kennzahlen zur Implementierung des Dekarbonisierungsprogramms fokussieren sich auf den Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge des fahrzeugbezogenen Geschäfts. Die durch die Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen, welche in der Konzernstrategie verankert und in der Mittelfristplanung berücksichtig sind.

Operationalisierung des Dekarbonisierungsprogramms

Unser Dekarbonisierungsprogramm für unseren Geschäftsbereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge schließt den gesamten Lebensweg unserer Produkte ein. Dieses wird über eine klare Maßnahmenhierarchie operationalisiert. Für den Geschäftsbereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird diese Maßnahmenhierarchie im Folgenden beschrieben: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO_2e-Emissionen vermeiden lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellen will. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare CO_2e-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards Rechnung tragen. Weiterführende Informationen folgen unter dem Abschnitt „Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen".

Innerhalb der Maßnahmenhierarchie, definiert der Volkswagen Konzern weiterhin vier Dekarbonisierungshebel mittels derer die Erreichung der Emissionsreduktionsziele geplant sind: (1) Elektromobilität (2) Umstellung der

Energieversorgung (3) Energieeffizienz und (4) Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette. Die Dekarbonisierungshebel werden unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel" näher erläutert. Für unsere Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) verfolgen wir hierbei das Ziel, die Emissionen von 2018 bis 2040 absolut um 90 % zu senken und die Restemissionen zu neutralisieren, um eine bilanzielle CO_2e-Neutralität unserer Produktionsstandorte zu erreichen. Im Bereich der Scope 3 Emissionen verfolgen wir das Ziel, die CO_2e-Emissionen in der Nutzungsphase von 2018 bis 2030 um 30 % zu reduzieren. Konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung, wie beispielsweise Klimaschutz in der Fertigung sowie Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität, werden unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel" beschrieben.

Bekenntnis zum Pariser Klimaschutzabkommen und unsere Klimaziele

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5 °C -Ziel aus. Unsere Ambition ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO_2-neutral zu sein. Diese erreichen wir mit Hilfe unserer oben beschrieben Maßnahmenhierarchie, wobei wir mit klarer Priorität zuerst Emissionen verringern und vermeiden und nur für schwer oder nicht zu vermeidende Emissionen Offsetting-Maßnahmen anwenden. Auf dem Weg zur bilanziellen CO_2-Neutralität haben wir uns ein Zwischenziel gesetzt: So ist es unser Ziel, die produktionsbedingten CO_2e-Emissionen bis 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2018 um 50,4 % zu reduzieren. Die renommierte Science Based Targets Initiative (SBTi) hat bestätigt, dass unser Unternehmen mit dieser Zielsetzung für die Produktionsphase (Scope 1 und 2) die Voraussetzungen erfüllt, mit dazu beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Zudem will der Volkswagen Konzern bis 2030 die CO_2e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope-3-Kategorie 11) der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30 % im Vergleich zu 2018 reduzieren. Dieses Ziel ist ebenfalls durch die SBTi auf unter 2°C unabhängig zertifiziert worden.

Strategische Umsetzung durch das konzernweite Nachhaltigkeitsmanagement

Im Volkswagen Konzern wurde zudem ein konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement etabliert, das auch das Thema Klimaschutz umfasst. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer internen Konzernrichtlinie festgehalten.

Der Fortschritt des Übergangsplans wird durch die strategischen Kennzahlen gemessen. Die strategischen Kennzahlen sind unter anderem Scope 1 und 2 Emissionen und der Anteil der Elektrofahrzeuge (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „THG-Emissionen" sowie Kapitel „Allgemeine Informationen"). Diese messen auch den Fortschritt der regenerate+.

Aktivitäten im Rahmen der EU-Taxonomie

Detaillierte Ausführungen zur EU-Taxonomie erfolgen im Kapitel „EU-Taxonomie".

Produktionskapazitäten und technische Anlagen

Produktionskapazitäten und technische Anlagen, die auf die Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren fokussiert sind, laufen Gefahr, im Zuge des Übergangs zu einer dekarbonisierten Wirtschaftsweise an Wert zu verlieren und möglicherweise zu sogenannten „gestrandeten Vermögenswerten" zu werden. Der Anteil dieser Investitionen ist im Vergleich zu den THG-Emissionen (gesamt) des Unternehmens jedoch nachgelagert, da er sich im Wesentlichen auf die Herstellung der Fahrzeuge beschränkt. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die Fokussierung seines Investitionsprogramms auf Kapazitäten, die der Transformation des Unternehmens dienen.

Exposition hinsichtlich Kohle-, Öl- oder Gasaktivitäten

Der Volkswagen Konzern konzentriert sich auf die Herstellung, den Vertrieb und das Marketing von Kraftfahrzeugen und Mobilitätslösungen. Der Hauptwirtschaftszweig des Unternehmens ist die Herstellung von Kraftfahrzeugen. Ausschließlich Investitionen in diesen Wirtschaftszweig sind als wesentlich eingestuft worden. Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten hat sich ergeben, dass Aktivitäten mit Kohle, Öl und Gas im Wesentlichen nur im Zusammenhang mit dem fahrzeugbezogenen Geschäft stattfinden und diesem zuzurechnen sind.

Angabe zu Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten

Im Rahmen der Climate Benchmark Regulation wurden die Ausschlusskriterien für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass Anhang 12.1 nicht zutreffend ist. EU Paris-aligned Benchmarks sind Indizes, die besonderen Kriterien unterliegen und von Anbietern entlang dieser sowie eigener Kriterien zusammengestellt werden. Zudem ist gemäß Anhang 12.2 kein Ausschluss durch Administratoren von Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten bekannt.

Verantwortlichkeiten für die nachhaltige Umsetzung

Detaillierte Informationen hinsichtlich der Verantwortlichkeiten finden sich unter Abschnitt „Nachhaltigkeitsmanagement" des Kapitels „Allgemeine Informationen".

STRATEGIE: KLIMAWANDELRESILIENZ

Die Resilienzanalyse wurde im Berichtsjahr durchgeführt und baut auf den Ergebnissen der Klimarisikoanalyse (siehe Abschnitt „Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoanalyse") und der Wesentlichkeitsanalyse (siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen" des Kapitels „Allgemeine Informationen") auf. Zudem werden die in der Szenarioanalyse erarbeiteten kritischen Annahmen zur Entwicklung des Sektors einbezogen. Die Analyse umfasst die zentralen Elemente des Geschäftsmodells und fokussiert sich auf die als wesentlich identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen und deren wesentliche Treiber entlang der Wertschöpfungskette. Zur Bewertung der Widerstandsfähigkeit des Volkswagen Konzerns wurden mehrere Aspekte einbezogen: Operative Steuerungsmechanismen in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, deren Einbeziehung in Unternehmensplanung und -strategie sowie nötige Kapazitäten für eine weitergehende Anpassung des Geschäftsmodells. Die betrachteten Zeiträume entsprechen denen im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS", wie sie auch in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse verwendet wurden. Für den langfristigen Zeithorizont steht die Entwicklung bis 2035 als Zieljahr der künftigen Konzernstrategie im Fokus.

Einen wesentlichen Baustein zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit in Bezug auf den Klimawandel stellt die Positionierung von Dekarbonisierung als einen maßgeblichen Bestandteil der Konzernstrategie, wie bereits unter Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan" erläutert, dar. Darüber hinaus ist der Klimaschutz fest in der regenerate+ verankert und wird durch entsprechende Kennzahlen gemessen und gesteuert. Dazu zählt unter anderem der Dekarbonisierungsindex (siehe Abschnitt „Ziele: Klimawandel").

Die Steuerung der Flottenemissionen hinsichtlich Treibhausgasausstoß obliegt dem Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance (KSK FC). In ihm sind Expertinnen und Experten aller Marken und relevanter Fachbereiche vertreten. Der KSK FC überwacht die Einhaltung der regulatorischen Anforderungen und kann bei drohenden Abweichungen vor allem kurz- und mittelfristig wirkende Maßnahmen, beispielsweise zur Vertriebssteuerung, anstoßen. Die regulatorischen Anforderungen sowie Prognosen gehen zudem in den mittel- und langfristigen Planungsprozess ein.

Zentraler Hebel zur Einhaltung ambitionierter Flottengrenzwerte ist die weitere Elektrifizierung der Produktpalette (siehe hierzu Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel"). Im Planungsprozess werden hierzu mit den Marken Zielgrößen festgelegt sowie Investitionsbedarfe und erforderliche Anpassungen der Produktionsstandorte über einen fünfjährigen Zeithorizont ermittelt. Unsicherheiten verbleiben hinsichtlich der Geschwindigkeit und Konsequenz, mit der die Elektrifizierung in den verschiedenen Märkten regulatorisch vorangetrieben wird. Daher werden bei der Erarbeitung der künftigen Konzernstrategie 2035 verschiedene Szenarien untersucht. Auf dieser Basis wurden konkrete Handlungsoptionen entwickelt und bewertet, mit denen der Konzern sich flexibel an unterschiedliche Ausprägungen der Rahmenbedingungen anpassen kann.

In Summe ergab die Resilienzanalyse, dass die wesentlichen Auswirkungen und transitorischen Risiken umfassend, spezifisch und integriert adressiert werden. Die dargestellten operativen Steuerungsmaßnahmen und der explizite Einbezug in die integrierte Planung wirken hier vor allem kurzfristig; die geschilderte Adaption der künftigen Konzernstrategie hingegen mittel- und langfristig.

Zur Umsetzung der Anpassungsmaßnahmen verfügt der Konzern über ausreichende Kapazitäten. Eine zweistellige Anzahl an Standorten wurde in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich auf die Produktion von

elektrisch angetriebenen Fahrzeugen beziehungsweise der dafür benötigten Komponenten umgestellt. Dieses Vorgehen dient als Vorbild für den weiteren Umbau der Konzernstandorte. Für die Umsetzung der Konzernstrategie zur Reduktion der Emissionen im Kontext der Dekarbonisierungsstrategie sind umfangreiche Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen notwendig, die teilweise bereits durchgeführt werden. Es gibt ein strategisches Vorgehen und regelmäßige Austausche innerhalb des Volkswagen Konzerns zu Themenfeldern der Bildung (siehe auch Abschnitt „Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" des Kapitels „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte").

Zur Deckung des Kapitalbedarfs für die weitere Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie stehen dem Volkswagen Konzern diversifizierte Geld- und Kapitalmarktinstrumente zur Verfügung (siehe Abschnitt „Refinanzierung" im Konzernlagebericht). Das Green Finance Framework des Volkswagen Konzerns ermöglicht es dem Unternehmen, EU-Taxonomie-konforme Investitionsausgaben, etwa für die Entwicklung und Produktion vollelektrischer Fahrzeuge, durch nachhaltige Finanzinstrumente zu refinanzieren (siehe hierzu auch Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan").

Der Volkswagen Konzern hat im Bereich des Supply Chain Managements Prozesse und Methoden implementiert, die Versorgungsstörungen im Kurzfristbereich wirksam mitigieren sollen. Hierzu gehören eine etablierte Krisenmanagementstruktur in der Beschaffung sowie die bereichsübergreifende Koordination zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik. Hierdurch können im Zusammenspiel mit einem weltweit aufgestellten Lieferantennetzwerk, Ausfälle einzelner Lieferantenstandorte in vielen Fällen kompensiert werden. Im Mittel- bis Langfristbereich wird die Resilienz gegen die Auswirkungen klimabedingter Gefahren ein wesentlicher Bestandteil in der Beschaffungsstrategie sein.

In Summe ergab die Resilienzanalyse, dass die wesentlichen Auswirkungen und transitorischen Risiken umfassend, spezifisch und integriert adressiert werden. Die Fähigkeit, das Geschäftsmodell an die Herausforderungen des Klimawandels anzupassen, wird daher für den kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont als gegeben eingeschätzt.

Hinsichtlich der physischen Klimarisiken konnte eine umfassende Betrachtung konkreter Gegenmaßnahmen auf Standortebene aufgrund der hohen Anzahl der Konzernstandorte noch nicht erfolgen. Diese ist im Rahmen der Risikoanalyse zur EU-Taxonomie für die dort relevanten Standorte erfolgt. Nähere Informationen dazu sind im Kapitel „EU-Taxonomie" zu finden.

Grundsätzlich fordert das Business Continuity Management von allen operativen Einheiten, eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen und gegebenenfalls entsprechende Notfallpläne aufzustellen. Des Weiteren fordert der Volkswagen Konzern seine Supply Chain kontinuierlich und regelmäßig dazu auf, ihre Lieferkette resilient gegenüber klimabedingter Gefahren aufzustellen.

An einigen Standorten wurden zudem bereits die konkrete Exposition gegenüber Klimagefahren sowie die getroffenen Gegenmaßnahmen durch den Konzern untersucht. In den kommenden Jahren soll dies systematisch an allen Produktionsstandorten angegangen und anhand von Meilensteinplänen und Wirksamkeitskontrollen nachgehalten werden. Weiterer Baustein der Resilienz ist die umfassende Abdeckung der eigenen Assets mit entsprechenden Versicherungen, welche in Zusammenarbeit mit Versicherern für die konzerneigenen Standorte regelmäßig überprüft und an sich ändernde Risikosituationen angepasst wird.

Im Ergebnis ist von einer weitgehenden Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken für die im Rahmen der EU-Taxonomie eingehend betrachteten Standorte über die betrachteten Zeiträume auszugehen. Aufgrund der bestehenden übergreifenden Steuermechanismen wird von einer grundlegenden Resilienz der weiteren Standorte sowie der direkt vorgelagerten Wertschöpfungskette ausgegangen, welche mittelfristig weiter gestärkt werden soll.

Hinsichtlich Klimagefahren in der indirekten bzw. weiter vorgelagerten Lieferkette verbleiben kurz- bis mittelfristig Unsicherheiten, die zukünftig in der gesamten Automobil- und Zuliefererindustrie adressiert werden sollen.

MANAGEMENTKONZEPT: DEKARBONISIERUNG

Die Dekarbonisierung ist ein zentrales Fokusthema des Konzerns und wird durch das entsprechende Managementkonzept unterstützt. Diese zielt auf die Erreichung der Pariser Klimaschutzziele ab und basiert auf wissen-

schaftlichen Grundlagen. Daher leiten wir unsere Klimastrategie unter anderem aus den Anforderungen des Greenhouse Gas (GHG) Protocol sowie der SBTi ab. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und haben entsprechende Klimaschutzziele definiert, um mit dazu beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Eine detaillierte Beschreibung des Bekenntnisses zum Pariser Klimaschutzabkommen erfolgt unter Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan". Ziele in diesem Zusammenhang werden unter Abschnitt „Ziele: Klimawandel" erläutert. Das Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement" spezifiziert die entsprechenden Überwachungsprozesse des Managementkonzepts Dekarbonisierung.

Im Rahmen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen sowie Risiken für den Themenstandard „Klimawandel" identifiziert (siehe Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell"). Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden über den bereits beschriebenen Risikomanagementprozess analysiert und im Rahmen des Managementkonzepts Dekarbonisierung mit Maßnahmen adressiert. Hierbei spielen insbesondere die Konzernstrategie mit Fokus auf Dekarbonisierung, regenerate+, das Leitbild Umwelt goTOzero und unser Code of Conduct für Geschäftspartner eine entscheidende Rolle. Eine detaillierte Beschreibung entsprechender Inhalte erfolgt im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement".

Die Themen Energie und CO_2 stehen neben anderen relevanten Themen im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen verfolgt der Volkswagen Konzern unter anderem das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten, gemessen in Impact Points, stufenweise bis 2050 zu reduzieren. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern das Ziel, dass seine Produktionsstandorte im Jahr 2030 mindestens 60 % der intern entwickelten Site Checklist erfüllen. Hierbei sind Energie und CO_2 zwei konkrete Handlungsfelder.

Schließlich stellen entsprechend dem Code of Conduct für Geschäftspartner die Reduktion von THG-Emissionen und der Einsatz erneuerbarer Energiequellen eine Nachhaltigkeitsanforderung im Umweltschutz an unsere Geschäftspartner dar.

Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz

Das Thema Klimaschutz ist Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. Dabei setzen wir konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte und Kundinnen und Kunden. Bis spätestens 2050 wollen wir ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen sein. Eine detaillierte Beschreibung der Dekarbonisierungshebel und entsprechenden Maßnahmen erfolgt unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel".

Entsprechend unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ stehen die Steigerung der Energieeffizienz und die Umstellung auf eine regenerative Stromversorgung im Fokus, um unsere Produktionsstandorte zu dekarbonisieren. Eine effiziente Nutzung von Energie in der Produktion ermöglicht Kosteneinsparungen und eine Vermeidung von Umweltauswirkungen bei gleichbleibender oder steigender Produktionsleistung. Ein reduzierter Energiebedarf kann die negativen Auswirkungen, die mit der Energiebereitstellung verbunden sind, verringern. Eine CO_2e-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für alle Anteile des globalen Energiebedarfs möglich, daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz und sollte immer der erste Stellhebel sein (eine detaillierte Erläuterung erfolgt unter Abschnitt „Umstellung der Energieversorgung").

Dazu hat sich der Volkswagen Konzern das Ziel gesetzt, bis 2030 Energieeffizienzmaßnahmen in seinen Werken umzusetzen und so den jährlichen Energieverbrauch um 4.900 GWh gegenüber dem Jahr 2018 zu reduzieren. Eine detaillierte Zielbeschreibung erfolgt im Abschnitt „Ziele: Klimawandel" dieses Kapitels.

Anpassung an den Klimawandel

Aktuell liegt der strategische Fokus im Bereich Klimawandel besonders auf der Dekarbonisierung und der damit verbundenen Minderung des Klimawandels sowie energierelevanten Themen. So ist die Dimension Klima Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. In Zusammenhang mit der Risikobewertung unserer Lieferkette und Standorte wird an Konzepten/Richtlinien zur Anpassung an den Klimawandel gearbeitet. Diese sollen perspektivisch ausgeweitet und in

den Strategieprozess integriert werden. Fallweise werden bei hohen Risiken Gegenmaßnahmen definiert (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz").

Einsatz erneuerbarer Energien

Eine zentrale Säule der regenerate+ ist es, über die reine Reduktion von THG-Emissionen hinauszugehen. Der Hochlauf der Elektromobilität und der Ausbau von Ladenetzen und erneuerbaren Energien gehen dabei Hand in Hand. Neben der verstärkten Fokussierung des Volkswagen Konzerns auf Elektromobilität wird darauf gesetzt, regenerativ erzeugten Strom in die Nutzungsphase zu integrieren und die gesamte Stromversorgung unserer Werke auf erneuerbare Energien umzustellen.

Der Bereich „Laden und Energie" nimmt eine Schlüsselrolle in der Dekarbonisierungsstrategie des Volkswagen Konzerns ein, mit dem Ziel, ein führender Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems zu werden. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung setzt der Konzern dabei auf zwei wesentliche Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen durch den Aufbau eines weltweiten Schnellladenetzes unterstützt. Zum anderen werden neue Geschäftsmodelle rund um intelligente Lade- und Energielösungen erschlossen.

Außerdem will der Volkswagen Konzern durch die Umstellung der Energieversorgung seine produktionsbezogenen Ziele im Bereich erneuerbarer Energien erreichen. So soll bis 2030 der externe Strombezug aller Standorte zu 100 % aus CO_2-neutralen Quellen stammen. Ergänzend sollen bis 2030 jährlich 1.200 GWh an erneuerbarem Strom durch eigene und ortsnahe Anlagen erzeugt werden. Diese Zielsetzungen stehen im Einklang mit unserem Leitbild Umwelt goTOzero sowie der strategischen Vision der Zero Impact Factory.

Weiterhin hat der Volkswagen Konzern klare Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette. Ein Beispiel hierfür ist, dass bei Neuvergaben Lieferanten für ausgewählte Fokusbauteile bereits heute vertraglich verpflichtet werden, CO_2e-Grenzwerte einzuhalten. Eine detaillierte Beschreibung hierzu erfolgt unter Abschnitt „Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette". In unserem Code of Conduct für Geschäftspartner fordern wir, dass unsere Geschäftspartner geeignete Maßnahmen ergreifen, um Luftemissionen, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, einschließlich THG-Emissionen, zu reduzieren. Um die Umweltverträglichkeit von Produkten und Dienstleistungen zu verbessern, sollen die Geschäftspartner für eine proaktive Verringerung der THG-Emissionen entlang der gesamten Lieferkette sorgen, zum Beispiel durch den verstärkten Einsatz kohlenstoffneutraler Energiequellen. Geschäftspartner, die Produkte an den Volkswagen Konzern liefern, geben auf Anfrage Informationen über den Gesamtenergieverbrauch in Megawattstunden (MWh) und den CO_2-Ausstoß in Tonnen (Scope 1, 2 und 3) auf Produktebene an den Volkswagen Konzern weiter. So kann der Volkswagen Konzern die Umweltkennzahlen seiner Produkte verbessern. Darüber hinaus empfehlen wir unseren Geschäftspartnern, science-based und termingebundene Emissionsreduktionsziele sowie Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energien festzulegen, die auf das Pariser Klimaschutzabkommen abgestimmt sind, und Maßnahmen zu ergreifen, die die Dekarbonisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette vorantreiben. Wir empfehlen unseren Geschäftspartnern außerdem, sich dem Pariser Klimaschutzabkommen zu verpflichten und bis 2050 CO_2-Neutralität anzustreben.

ZIELE: KLIMAWANDEL

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem den spezifischen Energieverbrauch und die CO_2e-Emissionen für die Produktion eines Fahrzeugs bzw. einer Komponente. Die entsprechenden Kennzahlen werden unter Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken" des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement" berichtet.

Durch die Berücksichtigung von THG-Emissionen und Energiebedarfen besteht außerdem ein Bezug zur Impact Points-Methode (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken" des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement"). Dies betrifft beispielsweise Scope 1 und 2 Emissionen sowie die Nutzung von fossilen, nuklearen und regenerativen Energien.

Die Site Checklist (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken" des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement") weist mit dem Handlungsfeld Energie und CO_2e ebenfalls einen klaren Bezug zum Thema Klimawandel auf. Insbesondere werden die Themen Energieeffizienz und Dekarbonisierung fokussiert. Konkrete Kriterien der Site Checklist im Bereich Energieeffizienz in der Produktion sind beispielsweise die Optimierung der

elektrischen Grundlast in produktionsfreien Zeiten oder eine nutzungsorientierte Klimatisierung und Lüftung. Kriterien mit Bezug zum Thema Dekarbonisierung sind unter anderem der externe Bezug sowie die interne Erzeugung erneuerbarer Energien.

Reduktion der Scope 1 und 2 THG-Emissionen

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen der Produktion (Scope 1 und 2) weltweit bis 2030 um 50,4 % im Vergleich zu 2018 zu reduzieren. Diese Zielsetzung ist ein wesentlicher Meilenstein auf dem Weg zur angestrebten bilanziellen CO_2-Neutralität der Produktionsstandorte bis 2040. Das Ziel steht im Einklang mit dem 1,5 °C-Zielpfad der SBTi und wurde durch diese geprüft. Das Basisjahr 2018 wurde im Rahmen der Zertifizierung durch die SBTi und anhand dessen Vorgaben festgelegt. Dieses stellt bis heute ein repräsentatives Jahr für die Produktion dar, da sich die Struktur (Art und Anzahl der Standorte) bisher nicht grundlegend geändert hat. Der Ausgangswert der THG-Emissionen lag 2018 bei 9,03 Mio. t CO_2e. Ab 2030 ist eine regelmäßige Anpassung des Basisjahres vorgesehen, um Änderungen in der Unternehmensstruktur Rechnung zu tragen. Die Zielsetzung basiert auf den Definitionen für Scope 1 und Scope 2 Emissionen gemäß des GHG Protocol und der ESRS. Die Reduktionsziele werden nach der marktbasierten Methode bilanziert und beziehen sich auf die folgenden THG: CO_2, Methan (CH_4), Distickstoffmonoxid (N_2O), Schwefelhexafluorid (SF_6), Fluorkohlenwasserstoffe (FKW) und Chlorkohlenwasserstoffe (CKW). Die Daten zur Überwachung des Ziels werden jährlich über das Umweltinformationssystem (UIS) nach Maßgabe der internen Norm 98000 erhoben, die sich nach den aktuellen Vorgaben der ESRS richtet. Die Daten sind Teil des internen Decarbonisation Report Production, welcher unter anderem auch zur internen Zielverfolgung genutzt wird. Die Zielsetzung steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goToZero. Für informationen zur Stakeholdereinbindung siehe Kapitel „Allgemeine Informationen".

Bis Ende 2024 konnte der Volkswagen Konzern die absoluten THG-Emissionen (Scope 1 und 2 kombiniert) im Vergleich zu 2018 bereits um 51 % reduzieren und hat damit sein 2030er Ziel für die Reduzierung der Treibhausgase bereits 6 Jahre früher erfüllt.

Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern hat das Ziel, die CO_2e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von 2018 bis 2030 um 30 % zu reduzieren, was von der SBTi als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2 °C bestätigt wurde. Dieses Ziel steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero. Eine wichtige Rolle für das Erreichen dieses Ziels spielt die Nutzung von Elektrofahrzeugen in Kombination mit der Nutzung von regenerativem Strom. Dies ist entscheidend, da bisher rund 70 % der CO_2e-Emissionen eines konventionell angetriebenen Fahrzeugs in der Nutzungsphase entstehen (Well-to-Tank und Tank-to-Wheel). Der Volkswagen Konzern geht von einem kontinuierlichen Wachstum der Elektromobilität weltweit aus, was die Erreichung dieses Ziels unterstützen soll. Die Reduzierung der CO_2e-Emissionen um 30 % in der Nutzungsphase umfasst weltweit Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Der Basiswert für die Emissionen der Nutzungsphase (Scope-3-Kategorie 11) betrug nach erfolgter Rekalkulation des Basisjahres 412.986.695 t CO_2e für das Jahr 2018 und wurde auf Basis der Anforderungen des SBTi-Standards und des GHG Protocol ermittelt.

Die Zielsetzung folgt den Vorgaben der SBTi, die Klimapfade für verschiedene Sektoren auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse entwickelt und zum Ziel hat, die Ambition des Pariser Klimaschutzabkommens messbar zu machen und je Sektor zu implementieren. Diese Zielvorgaben werden alle fünf Jahre neu bewertet, wobei die nächste Überprüfung voraussichtlich 2025 stattfinden wird.

Darüber hinaus werden im Einklang mit dem GHG Protocol mögliche Abweichungen in den Emissionsberichten erfasst und bewertet. Das GHG Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Im Berichtsjahr wurde erstmalig eine Rekalkulation des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für das Scope 3 Inventar (2018) durchgeführt. Weitere Informationen zur Rekalkulation des Basisjahres finden sich unter Abschnitt „CO_2e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)".

Der Volkswagen Konzern berücksichtigt bei der Festlegung und Überprüfung der internen Ziele auch zukünftige Entwicklungen, wie Änderungen von Marktanforderungen sowie politischen und ökonomischen Rahmenbedin-

gungen, um darauf hinzuwirken, dass die Emissionsreduktionsziele auch bei veränderten Rahmenbedingungen realisierbar und zielführend sind. Dies wird beispielsweise durch kontinuierliche Anpassungen von Berechnungsparametern unterstützt. Die Zielableitung und Nachverfolgung erfolgen hierbei mittels des DKI. Weitere Informationen zu den Parametern finden sich in den Guidelines zur Erhebung des DKI, einem auf Lebensweganalysen basierenden Schlüsselindikator für den Volkswagen Konzern.

Steigerung der Energieeffizienz an Produktionsstandorten

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, von 2018 bis 2030 Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz an den weltweiten Produktionsstandorten umzusetzen, die insgesamt 4,9 Mio. MWh Energie jährlich einsparen sollen. Bis 2024 konnten bereits 9.113 Maßnahmen realisiert werden, die eine jährliche Einsparung von 3,5 Mio. MWh ermöglichten. Allein im Berichtsjahr 2024 wurden Maßnahmen mit einem Einsparpotenzial von ungefähr 0,5 Mio. MWh umgesetzt. Die Daten sind Teil des internen Decarbonisation Report Production, welcher unter anderem auch zur internen Zielverfolgung genutzt wird. Die Zielsetzung steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goToZero. Informationen zur Stakeholdereinbindung finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen". Die entsprechenden Angaben gelten für alle Energieziele.

Erzeugung von erneuerbarer elektrischer Energie

Der Volkswagen Konzern treibt die Energiewende an den eigenen Standorten konsequent voran und hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 eine jährliche Erzeugung von 1,2 Mio. MWh Strom aus erneuerbaren Quellen zu erreichen. Diese Energie soll entweder direkt an den weltweiten Produktionsstandorten des Konzerns oder in deren unmittelbarer Nähe erzeugt werden. Im Jahr 2024 wurden 574.801 MWh Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen, was einen bedeutenden Fortschritt gegenüber dem Basisjahr 2020 (200.000 MWh) darstellt.

Bezug von elektrischer Energie in der Produktion

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die Versorgung der Werke mit erneuerbaren Energien weiter voranzutreiben. Bis 2030 ist geplant die externe Stromversorgung aller Standorte weltweit mit Ausnahme von China aus 100 % erneuerbaren Quellen sicherzustellen. Dieses Ziel wurde im Basisjahr 2020 zu 90,9 % erreicht. Bis zum Jahr 2024 wurde bereits eine Verbesserung auf 94 % erzielt. In China wird angestrebt, die Produktionsstandorte bis 2030 mit 100 % CO_2-neutralem Strom zu versorgen. Aufgrund einer geringeren Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom in einigen Provinzen Chinas kann dies auch eine Nutzung von Strom aus nuklearen Quellen beinhalten.

Reduktion der CO_2-Emissionen im Handels- und Servicenetz

Im Rahmen der Initiative, ein Handels- und Servicenetz mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen zu betreiben, hat sich der Volkswagen Konzern auch ambitionierte Ziele zur Reduzierung des CO_2-Fußabdrucks des globalen Handels- und Servicepartnernetzes aller Konzernmarken gesetzt. Ausgehend von der Erstmessung im Jahr 2020, in dem der CO_2-Ausstoß bei dem Basiswert von 3,22 Mio. Tonnen lag, soll der CO_2-Fußabdruck bis 2030 um mindestens 30 %, bis 2040 um mindestens 55 % und schließlich bis 2050 um mindestens 75 % gesenkt werden. Die Reduktionsmessung erfolgt in absoluten Prozentangaben und umfasst das gesamte Handelsnetz, worunter sowohl die „own retail" als auch der vertragsgebundene Handel und Servicebetriebe aller Konzernmarken weltweit zählen.

Diese Zielsetzung im Rahmen von goTOzero Retail steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero, das sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und der Ausrichtung der eigenen Aktivitäten an dem globalen 1,5 °C-Ziel bekennt.

Die jährliche Erfassung des CO_2-Fußabdrucks erfolgt direkt bei den Händlern und basiert auf den tatsächlichen Verbrauchswerten der Energieträger. Die Berechnung wird durch intern zur Verfügung gestellte Faktoren für die CO_2-Emissionen unterstützt, um eine einheitliche Berechnung zu erreichen, und steht in Verbindung mit dem Volkswagen DKI. Die Methodik zur Zielableitung wurde unter Einbindung externer Expertinnen und Experten entwickelt und basiert auf Quellen wie dem Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP), der Internationalen Energieagentur (IEA), der Energy Information Administration (EIA), dem China Energy Outlook und Statista.

Die Datenerhebung zur Bestimmung des Emissionsinventars bei den Handelspartnern erfolgt nach internen Standards und Normen und wird jährlich auf Aktualität validiert. Dies bedeutet, dass die CO_2-Emissionen des gesamten Retail-Netzes jährlich erhoben und die Ergebnisse mit dem definierten Zielpfad abgeglichen werden. Ein weiterer Teil des Nachverfolgungsprozesses ist ein in regelmäßigen Abständen durchzuführender Abgleich mit den rechtlichen Vorgaben, um gegebenenfalls notwendige Nachjustierungen vorzunehmen.

Bei der Zielverfolgung setzt der Konzern auf ein Business-Intelligence-Tool, welches die jährliche Erfassung und Überprüfung der Kennzahlen verfolgt, um Aussagen zu Meilensteinen und Abweichungen zu treffen. Damit konnte bereits nachvollzogen werden, dass 2022 die absoluten THG-Emissionen im Vergleich zum Jahr 2020 um 0,8 Mio. t CO_2 gesenkt wurden. Das Projekt verläuft planmäßig.

Wesentliche Dekarbonisierungshebel zur Zielerreichung der THG-Emissionsreduktion

Die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele des Volkswagen Konzerns basiert vor allem auf vier wesentlichen Hebeln: (1) Elektromobilität, (2) Umstellung der Energieversorgung, (3) Energieeffizienz und (4) Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette. Weitere Informationen hierzu finden sich unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel".

Pläne zur Zielerreichung durch neue Technologie

Technologie ist der Schlüssel zum Fortschritt in der regenerate+. Als Volkswagen Konzern sind wir eines der wenigen Unternehmen weltweit, das den strategischen Ausbau zur Technologieführerschaft in der Elektromobilität vollständig in die eigene Hand nimmt – von der Zell- und Batterieforschung bis hin zur Entwicklung und Produktion elektrischer Fahrzeuge.

Der Volkswagen Konzern hat zum Ziel, neue Technologien zu nutzen, um einen Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik außerhalb des Konzerns zu leisten. Über die eigene Wertschöpfungskette hinaus möchte der Volkswagen Konzern mit MAN Energy Solutions auch die Dekarbonisierung in anderen Industrien vorantreiben. So beliefert das Unternehmen die Schifffahrts- und Energieindustrie mit Motoren, die mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden können, oder rüstet Diesel- oder Schwerölmotoren auf Future Fuels um. Ergänzt wird das Portfolio unter anderem um Lösungen in den Bereichen Carbon Capture, Utilization & Storage, Wasserstoff und Wärmepumpentechnologie.

Berücksichtigung von Klimaszenarien hinsichtlich der Dekarbonisierungshebel

Die Ableitung der Klimaziele des Volkswagen Konzerns orientiert sich an den SBTi-Vorgaben für den Transportsektor und stützt sich somit unter anderem auf die dort berücksichtigten Klimaszenarien. So beruhen die Klimaszenarien der SBTi unter anderem auf den IEA-Klimaszenarien. Daraus folgend wurden die wesentlichen Dekarbonisierungshebel identifiziert, basierend auf einer Analyse des DKI sowie des Emissionsinventars.

Der Volkswagen Konzern verwendet darüber hinaus in verschiedenen Zusammenhängen Modelldaten und -annahmen, um Aussagen über die Zukunft zu treffen. Als Mitglied in der Arbeitsgruppe IEA Transport Project werden beispielsweise die IEA-Szenarien APS, STEPS und NZW genutzt, welche auf dem sogenannten GEC-Model[1] basieren. Hierbei wird sich auf das Zieljahr 2030 konzentriert, das einen Meilenstein auf dem Weg zur angestrebten bilanziellen CO_2e-Neutralität des Konzerns bis 2050 darstellt und für interne Kennzahlen als Referenz fungiert. Die Szenarioanalyse legt ihren Fokus auf die Bereiche „Produktion", „Vertrieb" und „Technologie", Auswirkungen der Produkte sowie Materialbeschaffung. Sie zeigt: Um die UN-Klimaziele zu erreichen, ist eine deutliche Verringerung der Emissionsintensität pro Fahrzeug notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund eines steigenden Absatzes.

CO_2e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)

Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) verfügt der Volkswagen Konzern über ein aussagekräftiges Messinstrument, das die Fortschritte und Zwischenergebnisse auf dem Gebiet der Dekarbonisierung transparent und

[1] https://www.iea.org/reports/global-energy-and-climate-model/

nachvollziehbar macht und mittels einer selbst entwickelten Software erfasst wird. Die Methodik beruht auf dem Greenhouse Gas Protocol und ist in ihren Grundzügen veröffentlicht[2]. Er bemisst sich nach den Emissionen von CO_2e der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO_2e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommixen berechnet. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 verifiziert worden. Im Scope 3 sind in einigen Kategorien auch Emissionen aus weiteren Konzerneinheiten und Regionen enthalten (siehe „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen" unter Abschnitt „Metriken: Klimawandel" für eine detaillierte Darstellung). Die DKI-Berechnungsmethodik wird in Abhängigkeit von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neue Methodik angepasst und somit geändert werden.

Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 48,0 t CO_2e pro Fahrzeug. Im Vergleich zum Vorjahreswert (nach Rekalkulation) bedeutet dies eine Reduktion um 0,9 t CO_2e pro Fahrzeug. Zurückzuführen ist dies vor allem auf geringere Emissionen in der Lieferkette, beispielsweise durch eine Portfolioverschiebung zu Fahrzeugen in kleineren Fahrzeugsegmenten, sowie einen geringeren Anteil der Region China am gesamten Produktionsvolumen, sowie auf geringere Emissionen in der Nutzungsphase durch gesunkene Flottenemissionen.

Das GHG Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Es kann unterschiedliche Gründe geben, die Emissionen vergangener Jahre neu zu bewerten, um einen fairen Vergleich mit aktuellen Emissionen zu ermöglichen: Strukturelle Änderungen des Unternehmens, Änderungen der Berechnungsmethode, Steigerung der Genauigkeit von Emissionsfaktoren, Aktivitätsdaten oder Erkenntnisse über signifikante Fehler. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess entschieden. Im Berichtsjahr wurde erstmalig eine Rekalkulation des Vorjahres (2023) und des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für das Scope 3 Inventar (2018) und für alle Werte des DKI seit 2018 durchgeführt. Geänderte Berechnungsprämissen wurden für die Rekalkulation grundsätzlich berücksichtigt, wenn der erwartete Gesamteffekt auf den DKI mehr als 0,1 t CO_2e pro Fahrzeug im Basisjahr der aktuellen Klimaschutzziele (2018) beträgt.

Die Rekalkulation umfasst damit folgende Themen:

- Verwendung von WLTP- anstatt NEDC-Verbrauchswerten für die Berechnung der Nutzungsphase (seit 2021)
- Verfügbarkeit regionsspezifischer Ökobilanzen für den Markt China (seit 2022)
- Verwendung aktualisierter Emissionsfaktoren für fossile Kraftstoffe mit gesteigerter Genauigkeit (seit 2024)
- Korrektur eines Berechnungsfehlers für fahrzeugspezifische Logistikemissionen (bis 2022)
- Verwendung unternehmensspezifischer Verschnittraten für Stahl- und Aluminiumbauteile in der Produktion anstatt generischer Daten (seit 2022 (Aluminium) bzw. 2023 (Stahl)) und Berechnung generischer Ökobilanzen mit null Prozent Anteil recycelten Aluminiums (seit 2022):
  Alle neuen Fahrzeug-Ökobilanzen im Volkswagen Konzern werden auf Basis der neuen Berechnungsprämissen ermittelt. Weil in die Berechnung der Lieferketten-Emissionen weiterhin Ökobilanzen für Fahrzeuge auf Basis der vorherigen Berechnungsprämissen eingehen, unterliegt die Rekalkulation des Wertes für das Basisjahr einem Phase-in.
- Verwendung spezifischer Daten für die Emissionen der Konzern-Franchises (insbesondere Autohäuser) anstatt generischer Werte (seit 2022)
- Aufnahme der Marken Bentley und Lamborghini in den DKI (seit 2020):
  Der Effekt auf den Konzern-Dekarbonisierungsindex liegt hierbei zwar unterhalb des Schwellenwerts von 0,1 t CO2e/Fahrzeug, eine Veränderung des Berichtsumfangs des Dekarbonisierungsindex führt aber entsprechend

[2] Neef, M., Dettmer, T., Bäuml, G. et al. Decarbonisation Index (DCI): an LCA-based key performance indicator for the automotive industry. Int J Life Cycle Assess 29, 557–577 (2024). https://doi.org/10.1007/s11367-023-02247-w,)

des nach Greenhouse Gas Protocol vom Volkswagen Konzern selbst definierten Regelwerks in jedem Fall zu einer Neuberechnung der Emissionen im Basisjahr.

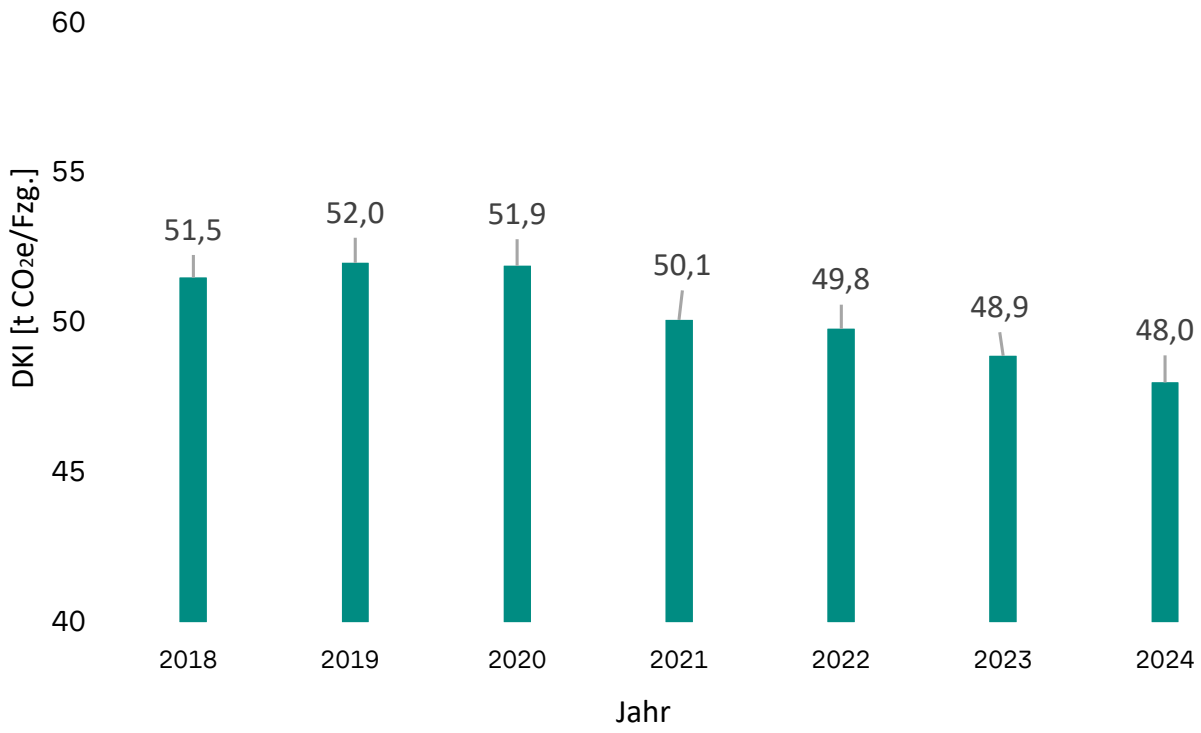
> Umstellung der Emissionsfaktoren (seit 2024) inklusive Inflationsbereinigung (seit 2023) für das Reporting der Scope-3-Kategorien 2, 8 und 13:
Das Greenhouse Gas Protocol sieht vor, dass nicht verfügbare historische Datenpunkte oder Datenveränderungen im Kontext der Basisjahr-Rekalkulation mittels Backcasting festgelegt werden können.
Dies erfolgt hier auf Basis spezifischer Daten für die Kategorien 13 und 14: In Kategorie 14 wird der DKI-Effekt aus dem Jahr 2021 – auf Basis der für 2020 erstmalig erhobenen Primärdaten – und in Kategorie 13 der Anteil konzerneigener Leasingfahrzeuge, der erstmals für das Jahr 2022 verfügbar ist, auf die Vorjahre übertragen.
Ein Backcasting mit Durchschnittswerten erfolgt zudem in den Kategorien 8 und 13, wo einzelne Datenpunkte, für die im Jahr 2018 keine Daten nach der aktuellen Methodik vorliegen, durch Mittelwerte der Jahre 2019-2023 ersetzt werden.

Auf Basis der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Rekalkulation wird in der folgenden Grafik ein hinsichtlich Datenbasis und Berechnungsmethodik homogenisierter Verlauf des DKI seit 2018 dargestellt. Die DKI-Werte für 2018 und 2019 wurden mit einer vereinfachten Methodik auf Basis des Scope 3 Inventars berechnet. Dabei wurde unter anderem die Datengrundlage für Fahrzeugvolumen (insbesondere für die Nutzungsphase) in Europa vom vorläufigen Produktionsvolumen auf finale Zulassungszahlen umgestellt, weil diese eine höhere Übereinstimmung mit dem laut GHG Protocol zu verwendenden Volumen (Absatz) aufweisen. Die in der Abbildung dargestellten Werte der Vorjahre weichen, aufgrund der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Anpassungen der Berechnungen, von den in den Vorjahren veröffentlichten DKI-Werten ab.

DEKARBONISIERUNGSINDEX

	Einheit	2024	2023	Hinweise
Dekarbonisierungsindex* | GRI 305-4 WLTP	t CO_2e/Fahrzeug	48,0	48,9 (47,3)	Die Kennzahl umfasst Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA. Wesentliche Veränderungstreiber der Reduktion des DKI um 0,9 t CO_2e/Fzg. sind Portfolio- und Regionsverschiebungen. Der DKI für die Jahre 2023 und 2024 wird ohne Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, wurde der 2023 berichtete DKI (47,3 t CO_2e/Fzg.) im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres an neue Berechnungsprämissen angepasst.

*strategische Kennzahl



MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: KLIMAWANDEL

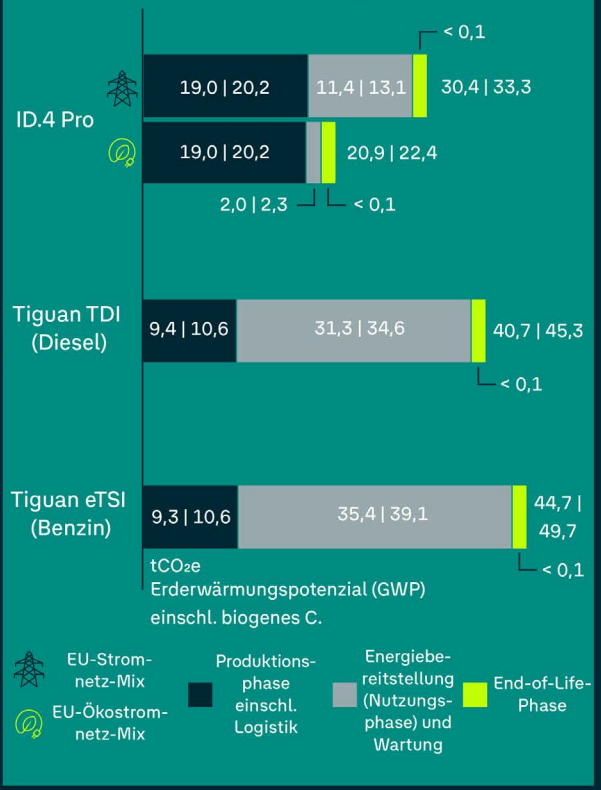
Bezugnehmend auf die im Übergangsplan beschriebene Maßnahmenhierarchie wurden im Rahmen der Bemühungen zur fortwährenden Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns diverse Dekarbonisierungshebel definiert. Zur Eindämmung des Klimawandels hat der Volkswagen Konzern Maßnahmen entlang dieser Dekarbonisierungshebel identifiziert.

Den ersten maßgeblichen Dekarbonisierungshebel bildet die Elektromobilität. Die damit verbundene Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung dabei rasant voran. Es wird erwartet, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiter wachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden. Rund 90 % der angestrebten Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns sind aus heutiger Sicht über die Elektrifizierung der Flotte und den Umstieg auf regenerativ erzeugten Strom realisierbar. Allein durch das konsequente Laden mit 100 % Strom aus erneuerbaren Quellen können im Vergleich zum normalen EU-Strommix fast die Hälfte aller CO_2e-Emissionen vermieden werden. Durch die Initiative des Volkswagen Konzerns wird so viel erneuerbar erzeugter Strom in die Stromnetze eingespeist, wie die Volkswagen E-Fahrzeugflotte bilanziell über die Lebensdauer verbraucht. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass die Volkswagen-Flotte eine bilanziell nahezu CO_2e-freie Nutzungsphase hat.

Übersicht LCA ID.4 Pro & Tiguan

	ID.4 Pro 210 kW 82 kWh[1]	Tiguan 2.0 TDI 110 kW[2] DSG	Tiguan 1.5 eTSI 110 kW[3] DSG
Konfigurationen[4]	Standard (Std.) | Maximum (Max.), Markt Deutschland, MJ 24		
Funktionelle Einheit	200.000 km Fahrgasttransport im WLTP-Testzyklus		
Systemgrenzen	Produktion in Europa (standortunabhängig)		
	Durchschn. Logistik Zwickau & Emden	Durchschn. Logistik Wolfsburg	
WLTP Energie-/ Kraftstoffverbrauch[5]	16,0 | 18,4 kWh/ 100 km	5,3 | 5,8 Liter/ 100 km	6,2 | 6,8 Liter/ 100 km
Wartung	Reifen, Bremsbeläge und -scheiben, Starterbatterie, Wischblätter, zusätzlich für Tiguan Motoröl und AdBlue bei Diesel		
End-of-Life-Phase	Demontage (ohne Batterie), keine Punkte für Verwertung (Cut-Off)		
Kritische Prüfung	TÜV NORD CERT, Datum der Gültigkeitserklärung: 16. April 2024		

Vergleich von CO2e-Emissionen (Std. | Max.)



Informationen gemäß 1999/94/EG für den deutschen Markt ab April 2024:
1 Energieverbrauch kombiniert 18,41 – 15,93 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO_2-Klasse: A
2 Energieverbrauch kombiniert 5,9 – 5,3 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 154 – 139 g/km; CO_2-Klasse: E
3 Energieverbrauch kombiniert 6,9 – 6,2 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 156 – 140 g/km; CO_2-Klasse: F-E
4 Standardkonfiguration: Standard-Ausstattung repräsentative Linie | Maximal-Ausstattung: ein möglicher Parametersatz bei Zusatzausstattung für maximales Gewicht
5 Werte auf erste Nachkommastelle gerundet

Der zweite wesentliche Dekarbonisierungshebel des Volkswagen Konzerns ist die Umstellung der Energieversorgung. Der Volkswagen Konzern setzt verstärkt darauf, die Stromversorgung der Produktionsstandorte auf erneuerbare Energien umzustellen. Darüber hinaus unterstützt der Volkswagen Konzern direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab, indem unter anderem in verschiedenen Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. Dabei werden die Energy Attribute Certificates (Herkunftsnachweise) der Anlagen im Rahmen langfristiger Verträge zehn Jahre lang erworben und belegen den Ursprung des regenerativen Stroms. Im Zuge dessen fördert der Volkswagen Konzern sowohl unter anderem Solarparks in Deutschland und Spanien als auch Windparks, beispielsweise in Schweden. Der von Volkswagen unterstützte Windpark in Nordschweden, von dem der Volkswagen Konzern 70 % aller Herkunftsnachweise abnimmt, gilt beispielsweise als einer der größten Onshore-Windparks in Europa.

Einen dritten Dekarbonisierungshebel stellt die Steigerung der Energieeffizienz dar. In der strategischen Vision der Zero Impact Factory ist die energieeffiziente Fahrzeugfertigung deshalb als zentrales Thema verankert. Zur Steigerung der Energieeffizienz werden an Produktionsstandorten unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, unter anderem eine Verbesserung der Lüftungstechnik, der Einbau von LED-Beleuchtung, lastabhängige Trocknersteuerungen und/oder die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerungen.

Der vierte und letzte essenzielle Hebel zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele ist die Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette. Wir betrachten die von unseren Produkten verursachten Umweltauswirkungen über den ganzen Lebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette unserer Produkte hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit Rohstoffentnahme, Werkstoffherstellung und Lieferantenprozessen sowie eigener Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen

und der notwendigen Ladestrom- und Kraftstoffbereitstellung und schließlich die Demontage des Altfahrzeugs am Ende des Lebenswegs.

Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität

Für den Volkswagen Konzern ist eine Dekarbonisierung ohne den Umstieg auf Elektromobilität nicht möglich. Elektrofahrzeuge (Battery-Electric Vehicles, BEV) spielen hier eine zentrale Rolle, da sie während der Nutzung keine lokalen Emissionen verursachen und im gesamten Lebensweg eine bessere CO_2e-Bilanz aufweisen als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (Benziner oder Diesel). Mit der konsequenten Elektrifizierung unserer Flotte ebnen wir auch unseren Kundinnen und Kunden den Weg zu einer potenziell bilanziell CO_2-neutralen Mobilität.

Unsere Elektrofahrzeuge werden an 18 Standorten in Europa, China und den USA gefertigt. Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Platform Electric (PPE) dienen uns dabei als technisches Rückgrat der Elektrifizierungsoffensive. Fortgeführt werden soll die E-Offensive durch die aktuell noch in der Entwicklung befindliche, modulare Fahrzeugplattform Scalable Systems Platform (SSP), die zum Ziel hat, über alle Markengruppen BEV-Fahrzeuge anzubieten.

Im Jahr 2024 sowie in den kommenden Jahren wird der Volkswagen Konzern die E-Offensive konsequent fortsetzen. So hatten im Berichtsjahr weitere vollelektrische Modelle verschiedener Konzernmarken ihre Markteinführung, darunter der Volkswagen ID.BUZZ LWB (Long Wheel-Base), der CUPRA Tavascan, der Audi A6 e-tron, der Audi Q6 e-tron sowie der Porsche Taycan und der Porsche Macan. Informationen zum Fortschritt der Maßnahme finden sich unter dem Abschnitt „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen".

Zusätzlich arbeiten wir bei vielen Modellen weiter an der Effizienzsteigerung. Konkret wird die Bestrebung beispielsweise mit dem zuerst im ID.7 zum Einsatz kommenden hocheffizienten E-Antriebsmodul APP550. Außerdem hat die gesamte ID.-Familie Aufwertungen im Bereich Nachhaltigkeit erhalten, indem Recycling-Materialien wie das durch Meeresplastik recycelte Polyestergarn von SEAQUAL zum Einsatz kommen. Darüber hinaus gehen wir auch die nächsten Schritte im Bereich der Portfoliotransformation, indem wir die gesamte Architektur unserer Fahrzeuge neu ausrichten, so zum Beispiel über die Partnerschaft des Volkswagen Konzerns mit dem US-Elektroautohersteller Rivian. Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Umstellung der Energieversorgung

Klimaschutz in der Fertigung

Ein besonderes Augenmerk richtet Volkswagen zudem auf die Umstellung der eigenen Stromerzeugung. So konnte die 2018 begonnene Umrüstung der Kraftwerke in Wolfsburg von Steinkohle auf Erdgas für das Heizkraftwerk Wolfsburg-Nord/Süd Ende 2021 abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Gas- und Dampfturbinen-Anlagen im Heizkraftwerk Wolfsburg-West wurde im Dezember 2023 vollzogen. Die Abschaltung der letzten Steinkohle-Blöcke im Heizkraftwerk Wolfsburg-West ist am 1. April 2024 erfolgt.

Der Volkswagen Konzern treibt die Versorgung der eigenen Werke mit Strom aus erneuerbaren Energien weiter voran. Bislang werden weltweit 73 Standorte mit externem Strom aus 100 % erneuerbaren Energien versorgt. Insgesamt wurde 2024 mehr als die Hälfte (66,9 %) des gesamten weltweiten Stromverbrauchs durch Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 10,6 %.

Weiterhin setzt Volkswagen verstärkt auf die Erzeugung erneuerbarer Energien an seinen Standorten und in deren unmittelbarer Nähe. Im Jahr 2024 wurde an den Standorten bereits 574.801 MWh Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt.

Bilanziell CO_2e-neutrale Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern strebt eine bilanziell CO_2e-neutrale Nutzungsphase seiner BEV-Flotte durch die Förderung des Ausbaus von erneuerbaren Energien an. Die Nutzungsphase der Fahrzeuge langfristig bilanziell

CO_2e-neutral zu gestalten, ist besonders wichtig, da ein großer Teil der CO_2e-Emissionen im Betrieb entsteht. Daher spielt die entsprechende Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen eine Schlüsselrolle bei fallender Tendenz. In der EU zum Beispiel ist fast die Hälfte des EU-Strommix nicht regenerativen Ursprungs. Der Volkswagen Konzern gleicht den, über eine Transparenzstudie ermittelten Anteil von sogenanntem Graustrom (Strom aus fossilen Energiequellen) im Strommix der Gesamtheit der Flottenladevorgänge aus. Dafür werden in einem bilanziellen Ansatz durch die VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg/Deutschland langfristige (10 Jahre) Abnahmeverträge für Grünstromzertifikate (Energy Attribute Certificate) mit neuen erneuerbaren Energie-anlagen geschlossen. Während der Vertragslaufzeit werden die Grünstromzertifikate der Anlagen dem Markt entzogen. Damit wird während der festgelegten Nutzungsphase von 200.000 km bilanziell der ermittelte Graustromanteil ausgeglichen. Dies sorgt für unsere Kundinnen und Kunden in Europa für eine nahezu CO_2e-neutrale Mobilität in der Nutzungsphase.

Energieeffizienz

Steigerung der Fahrzeugeffizienz

Die Dekarbonisierung wird neben dem Hochlauf erneuerbarer Energien auch durch die Steigerung der Fahrzeugeffizienz geleistet. Diese Effizienz wird grundsätzlich über systemseitige Angebote gesteuert und fortlaufend durchgeführt, indem der Fahrzeugbetrieb hinsichtlich des Energieverbrauchs reduziert wird. So unterstützt die Fahrprofilauswahl über eine Option das kraftstoffsparende Fahren. Zusätzlich gibt es bei manuell geschalteten Fahrzeugen Empfehlungen für den Gangwechsel. Ein e-Routenplaner für die effiziente Planung einer Fahrstrecke ist in den elektrischen ID.-Modellen als Sonderausstattung verfügbar.

Ein Beispiel zur Steigerung der Fahrzeugeffizienz liefert der ID.7:

Kluges Design für mehr Aerodynamik: Eine ausgeklügelte Aerodynamik macht den ID.7 zum Effizienz-Champion. Die Technik senkt den Energieverbrauch und ermöglicht Reichweiten von bis zu 700 Kilometern (WLTP) beziehungsweise geringere Ladekosten. Die strömungsgünstige Grundform, der niedrige Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,23 und die Stirnfläche von 2,46 m^2 sind das Ergebnis einer engen Verzahnung von Design und Entwicklung. Bei Limousinen wie dem ID.7 hängen etwa 50 Prozent des cw-Wertes von der Karosserieform ab. Der ID.7 verfügt über einen nahezu geschlossenen Unterboden und bietet somit möglichst wenig Luftwiderstand. Ergänzend wirken neu entwickelte Radspoiler an den Vorderrädern, seitliche Luftführungen (Air Curtains) am Frontstoßfänger und ausgestellte Seitenschweller. Da auch die Räder einen hohen Einfluss auf die Aerodynamik haben (circa 30 % des cw-Fahrzeugwiderstands entsteht durch die Räderumströmung), haben wir spezielle AERO-Alufelgen und aerodynamisch effiziente Reifen entwickelt.

Optimierung des Elektromotors: Die Effizienz eines Elektromotors ist ein entscheidender Faktor für seine Leistung und die Reichweite des Fahrzeugs. Diese wird durch den Wirkungsgrad des Motors gemessen, welche sich aus dem Verhältnis von genutzter elektrischer Energie zur erzeugten mechanischen Leistung zusammensetzt. Eine höhere Effizienz bedeutet somit, dass weniger Energieverluste in Form von Wärme und Reibung auftreten. Der Volkswagen Konzern hat dementsprechend den Elektromotor für den ID.7 optimiert und neben mehr Leistung auch den CO_2-Fußabdruck reduziert.

Energieeffizienz in der Fertigung

Die Steigerung der Energieeffizienz ist ein wichtiger Bestandteil der Dekarbonisierungsstrategie. Bis 2024 konnten bereits 9.113 Maßnahmen realisiert werden, die eine jährliche Einsparung von 3,5 Mio. MWh ermöglichten. Allein im Berichtsjahr 2024 wurden Maßnahmen mit einem Einsparpotenzial von ungefähr 0,5 Mio. MWh umgesetzt, dazu zählen beispielsweise eine Verbesserung der Lüftungstechnik, Wärmerückgewinnung, lastabhängige Trocknersteuerung und/oder die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerung.

Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette

Kapazitäten für die Batteriefertigung

Der Volkswagen Konzern ist weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der die Batterie als Kerntechnologie der E-Mobilität in die eigene Hand nimmt.

Mit der Gründung des Tochterunternehmens PowerCo SE, Salzgitter/Deutschland, im Jahr 2022 integriert der Konzern die Entwicklung und Produktion von Batteriezellen in die eigene Wertschöpfungskette und hält damit einen wesentlichen Teil der Wertschöpfung des Elektrofahrzeugs im Unternehmen.
Vom neuen europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen.

Die Batterieaktivitäten verfolgen vorrangig das Ziel, die Komplexität und Kosten dieser Schlüsseltechnologie signifikant zu senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Darüber hinaus ermöglichen sie auch eine größere technologische Selbstständigkeit. Die zentralen Schlüsselkonzepte der PowerCo sind die Einheitszelle, das Standardfabrikkonzept und die vertikale Integration der Wertschöpfungskette. Im Berichtsjahr waren drei konzerneigene Standorte für die Batteriezellproduktion im Aufbau, darunter das Leitwerk in Salzgitter, Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada. Alle Standorte sollen konsequent mit CO_2-arm erzeugtem Strom betrieben werden.

Die PowerCo setzt sich mit Nachdruck für die Reduktion von CO_2e-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Batteriezellfertigung ein. Bereits in der vorgelagerten Wertschöpfungskette werden strenge Anforderungen an Lieferanten gestellt und nachgehalten. Diese umfassen den Einsatz von zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Quellen und die Einhaltung festgelegter CO_2-Grenzwerte. Auch im Bereich der Logistik sind kontinuierlich Dekarbonisierungsmaßnahmen geplant.

In der Produktion verfolgt die PowerCo ambitionierte Dekarbonisierungsstrategien. Neben der Nutzung von CO_2-arm erzeugtem Strom gehören dazu beispielsweise auch Maßnahmen zu Energieeinsparung wie die innovative Dry-Coating-Technologien, die Reduktion von Produktionsabfällen und des Materialverbrauchs.

Die PowerCo arbeitet darauf hin, CO_2-arme Rezyklatmaterialien einzusetzen und das Recycling von Produktionsausschüsse zu etablieren. In Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern treibt die PowerCo zudem die Entwicklung des Recyclings von End-of-life Batterien voran. Schließlich investiert PowerCo in die Entwicklung von CO_2-armen Zukunftstechnologien und die Nutzung alternativer Materialien, um den CO_2-Footprint der Batteriezellen weiter zu optimieren.

Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette

Bei den Neuvergaben für Hochvoltbatterien (HV-Batterien) für den europäischen Markt werden Lieferanten bereits jetzt dazu verpflichtet, CO_2e Grenzwerte einzuhalten. Bei bereits bestehenden Lieferverträgen für aktuelle Fahrzeugprojekte des MEB gibt es für Lieferanten die Anforderung, zertifizierten Strom aus erneuerbaren Quellen in ihrer Produktion einzusetzen.

Bei neuen Fahrzeugprojekten, wie den Ersteinsätzen des SSPs, will der Volkswagen Konzern die CO_2-Emissionen zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile machen. Das bedeutet, dass den Lieferanten innerhalb der EU verbindliche CO_2-Ziele vorgegeben werden sollen, deren Einhaltung sie zu jeder Zeit nachweisen müssen. Dies gilt für bestimmte Bauteile für den europäischen Markt. Ein Beispiel betrifft die neue Mechatronik-Plattform SSP, bei welcher die Batterien mit einem CO_2-Grenzwert versehen werden. Damit diese Werte erreicht werden können, müssen die Lieferanten Maßnahmen in ihren eigenen Produktionsprozessen und Vorlieferketten umsetzen, wie beispielsweise den Einsatz von erneuerbaren Energien. Mit Maßnahmen wie diesen senkt der Volkswagen Konzern die Emissionen in seiner Wertschöpfungskette sowie den CO_2-Fußabdruck vieler Elektrofahrzeugmodelle.

Auch die Volkswagen Group China arbeitet zusammen mit ihren Zuliefernden an einer nachhaltigeren Lieferkette. So entwickelt die Gruppe zusammen mit Lieferanten und Partnern einen Fahrplan für die Umstellung auf 100 % erneuerbare Energien bis 2030. Bislang haben bereits über 500 Zulieferende eine Erklärung unterschrieben, mit der sie sich zur Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien verpflichten.

Zero Impact Logistics

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell CO_2-neutrale Logistik umfassen beispielsweise die fortlaufende Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die nahezu vollständige CO_2-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom aus erneuerbaren Energiequellen auf den elektri-

fizierten Strecken im Schienenverkehr in Deutschland und weiteren europäischen Ländern in Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die THG-Emissionen in der Wertschöpfungskette zu reduzieren. Voraussetzung hierfür ist jedoch unter anderem eine ausreichend zur Verfügung stehende Kapazität in der Infrastruktur des Schienennetzes, vor allem in Deutschland.

Die Vorbereitungen für den Einsatz von rein batterieelektrisch angetriebenen Lkw und biogenen Kraftstoffen im Lkw-Netzwerk stehen ebenfalls im Fokus. Auch den Transport von HV-Batterien für Elektrofahrzeuge gestaltet der Volkswagen Konzern, beispielsweise am Komponentenstandort Braunschweig, umweltbewusst und effizient. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf die Züge geladen und anschließend unter Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien in das Werk Zwickau befördert.

Für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik nutzt die Konzernlogistik dreizehn Roll-on-Roll-off-Charterschiffe, davon werden zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebenen. Bis Ende des Jahres 2024 wurden auf dieser Route schrittweise vier weitere mit LNG angetriebene Autofrachter in Betrieb genommen und dadurch in Summe sechs konventionell betriebene Schiffe abgelöst. Im Vergleich zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonender, da durch die Hochdrucktechnologie der Zwei-Takt-Motoren von MAN Energy Solutions nahezu kein Methan entweichen kann. Grundsätzlich ermöglichen die Dual-Fuel-Motoren zudem den zukünftigen Einsatz von nichtfossilen Treibstoffen wie Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) auf Basis von erneuerbaren Energien oder Biofuel. Dadurch ließen sich die CO_2-Emissionen noch weiter reduzieren.

Auf europäischen Seerouten betreibt die Konzernlogistik seit 2021 dauerhaft zwei Charterschiffe mit Biotreibstoff, der gegenüber herkömmlichen fossilen Treibstoffen weniger CO_2 verursacht. Den Rohstoff dafür bilden alte Speiseöle und Fette. Dabei handelt es sich um Abfälle und Reststoffe, beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln genutzt werden können.

Dekarbonisierung der Händlernetze

Seit 2022 wird der CO_2-Fußabdruck des gesamten Handels- und Servicenetzes jährlich in der Kategorie 14 „Franchise" der Scope 3-THG-Emissionen erfasst.

Um die richtigen Maßnahmen zur Dekarbonisierung sowie zur Verringerung von Umwelteinflüssen zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stellen wir den Betrieben Handbücher, Schulungen und Marketingmaterialien zur Verfügung, etwa ein umfassendes Guidebook oder ein web-basiertes Training sowie Videos zur Kommunikation gegenüber Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern ein markenübergreifendes Zertifizierungssystem für das gesamte Handelsnetz entwickelt, die sogenannte goTOzero RETAIL-Zertifizierung. Diese Zertifizierung basiert auf etablierten Systemen wie dem ISO 14001 Standard, Gebäudezertifizierungen und Rating-Systemen und deckt zusätzlich das Kerngeschäft eines Autohauses ab. Auch wenn die Einführung von goTOzero RETAIL in den Märkten erst 2023 erfolgte, haben bereits einige Händler die Zertifizierungsstufen Gold sowie Platin erreicht. Sukzessive sollen alle 50 wesentlichen Handelsmärkte, die allein 95 % des weltweiten Handels- und Servicenetzes abdecken, an der goTOzero Retail-Zertifizierung teilnehmen. Derzeit wird der inhaltliche Scope der Zertifizierung mit einem Schwerpunkt auf Umweltthemen auf „Full ESG" erweitert. Um den Erfolg und die Projektfortschritte von goTOzero RETAIL darzustellen, erfolgt regelmäßig eine interne und externe Kommunikation.

Zusätzlich zu den Zertifizierungen wurde ein Energie- und Ressourcenberatungskonzept entwickelt, das allen Märkten und Partnerbetrieben zur Verfügung steht. Für neu errichtete und bestehende Gebäude der Handels- und Servicebetriebe strebt der Volkswagen Konzern eine höchstmögliche Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien an, soweit dies wirtschaftlich und technisch machbar ist.

Bilanziell CO_2-neutrale Übergabe von Elektrofahrzeugen

Der Volkswagen Konzern hat als freiwillige Maßnahme bereits 2022 beschlossen, eine Reihe von Elektrofahrzeugen des Konzerns bilanziell CO_2-neutral an unsere Kundinnen und Kunden in Europa zu übergeben. Solange der Volkswagen Konzern CO_2-Emissionen nicht überall vermeiden kann und erneuerbare Energien nicht überall einsetzbar sind, geschieht dies über freiwillige Kompensation der verbleibenden THG-Emissionen aus der

Lieferkette, Produktion und Logistik. Das gilt für MEB-Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Porsche, SEAT/CUPRA und Škoda in Europa.
Im Jahr 2024 belief sich das Kompensationsvolumen für den Konzern auf rund 6,7 Mio. t CO_2. Diese Maßnahme wird im Jahr 2025 noch weitergeführt und endet für den Konzern mit dem Berichtsjahr 2025. Im Rahmen der bilanziell CO_2-neutralen Übergabe gleichen wir die nicht vermeidbaren Emissionen aus den beiden Lebenswegphasen Lieferkette oder Produktion durch Klimaschutzprojekte mit hohen Zertifizierungsstandards aus. Hierzu gehören etwa der „Verified Carbon Standard" (VCS), die „Climate, Community and Biodiversity Standards" (CCB Standards) oder der „Gold Standard". Ergänzend zu externen Zertifizierungsstandards beurteilen wir Kompensationsprojekte zur Qualitätssicherung auch nach eigenen Kriterien.

Wir halten den Schutz natürlicher CO_2-Senken sowie die Entwicklung von zusätzlichen Kohlenstoffsenken für eine wesentliche Aufgabe im Rahmen des Klimaschutzes. Deshalb engagiert sich der Volkswagen Konzern über das Joint Venture Volkswagen Climate Partner GmbH im Bereich der Entwicklung eigener Klimaschutzprojekte. Diese entwickelt und finanziert zertifizierte Klimaschutzprojekte, die dem anerkannten Ausgleich von CO_2-Emissionen dienen. Eine zentrale Anforderung an alle Projekte ist, dass sie höchsten Qualitätsstandards entsprechen müssen. Daher übernimmt das Joint Venture auch die Steuerung hinsichtlich der Qualitätssicherung. Kernaspekte sind die genannte Zusätzlichkeit, Genauigkeit und Permanenz der Emissionsreduktionen, die sozioökonomische und ökologische Vorteilhaftigkeit für die Region sowie die regelmäßige Überprüfung durch unabhängige Dritte. Initiale Projektstandards sind der VCS und der Gold Standard. Das Joint Venture hat 2022 seine operative Arbeit aufgenommen und legt seinen Fokus dabei auf Waldschutzprojekte und naturbasierte Lösungen. Begleitet wird es von einem eigens eingerichteten unabhängigen Projektbeirat.

Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik und „Hard-to-Abate"-Sektoren

Über die eigene Wertschöpfungskette hinaus möchte der Volkswagen Konzern mit dem Tochterunternehmen MAN Energy Solutions auch die Dekarbonisierung in anderen Industrien vorantreiben. So beliefert das Unternehmen die Schifffahrts- und Energieindustrie weltweit auch mit Motoren, die mit klimafreundlicheren Kraftstoffen – sogenannten Future Fuels – betrieben werden können, und rüstet Diesel- oder Schwerölmotoren auf Future Fuels um.

Das Portfolio von MAN Energy Solutions unterstützt Kundinnen und Kunden, Emissionen zu reduzieren, Energie effizienter zu nutzen und umweltfreundliche Kraftstoffalternativen einzusetzen. Mit einem breiten Spektrum an wichtigen Zukunftstechnologien, branchenführenden Digitalisierungsservices und einem breiten Portfolio an langlebigen Produkten liefert das Unternehmen nachhaltige Antworten auf die aktuellen Klimaherausforderungen.

Neben klimafreundlichen Motoren umfasst das Portfolio auch Schlüsseltechnologien wie Carbon Capture, Utilization & Storage, Wärmepumpen und Anlagen zur Wasserstofferzeugung.

Lade- und Energieaktivitäten

Der Volkswagen Konzern gehört bei der Elektromobilität zu den Taktgebern und treibt den Ausbau des Ladenetzes weltweit konsequent voran. Der Bereich Laden und Energie nimmt als Teil des 10-Punkte-Programms eine bedeutsame Rolle in der Elektromobilitätsstrategie des Konzerns ein und entwickelt mit eigenen Marken integrierte Energielösungen für private- und gewerbliche Kundinnen und Kunden weltweit. Mit den Konzernmarken Electrify America (Nordamerika), Elli (Europa) und der Joint Venture CAMS (China) forciert der Konzern den Ausbau der Ladeinfrastruktur weltweit, da dies eine wesentliche Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität und die Dekarbonisierung der individuellen Mobilität bleibt. Mittelfristig sollen weltweit über 40.000 Schnellladepunkte entstehen. Bislang sind mehr als die Hälfte bereits installiert worden. In den Wachstumsregionen China und USA/Kanada werden bereits heute jeweils die größten Schnellladenetzwerke betrieben. Um Strom aus erneuerbaren Quellen fürs Laden sowie den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern, setzt sich der Volkswagen Konzern zunehmend für nachhaltige Energieprojekte ein und entwickelt neue Geschäftsmodelle im Energiebereich. Ziel ist, dass Elektrofahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Quellen geladen werden und somit ihr volles Potenzial erschließen.

Europa

Als europaweit agierendes Lade- und Energieunternehmen hat es sich die Marke Elli zur Aufgabe gemacht, Privat- und Geschäftskunden mit intelligenten Hard- sowie Softwarelösungen bei der nachhaltigen Energiewende zu unterstützen und die Dekarbonisierung der Gesellschaft voranzutreiben. Die Marke Elli wurde 2018 als Tochterunternehmen des Volkswagen Konzerns gegründet und ist heute bereits einer der führenden Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems. Das Produktspektrum ist breit und umfasst AC-Wallboxen und flexible Schnellladestationen („Flexpole"), öffentliche Ladedienste, Softwarelösungen, Energiehandel und Stromlieferungen.

Ein Produktbeispiel für die Schnittstelle von Energie und Mobilität ist die neue unidirektionale Wallbox „Elli Charger 2", die in Verbindung mit der privaten PV-Anlage und dem dynamischen Stromtarif von der Marke Elli die Ladekosten für die Kundinnen und Kunden um bis zu 40 Prozent reduzieren kann.

Zudem bietet die Marke Elli den Kundinnen und Kunden des Volkswagen Konzerns sowie Unternehmen und Privatkunden außerhalb des Konzerns Zugang zu einem der größten Ladenetzwerke Europas mit rund 850.000 Ladepunkten – mit nur einer App oder Ladekarte. Seit 2024 ist das sogenannte Selected Partner Network – ein Netzwerk von Premiumladepunktbetreibern, die über optimale Ladestationen, leistungsstarke Ladeinfrastruktur mit Komfort vor Ort (zum Beispiel Cafés, Restaurants, Sanitäranlagen) und eine hohe Betriebssicherheit verfügen.

Darüber hinaus baut der Volkswagen Konzern in Europa über Joint Ventures aktiv Schnellladepunkte auf. Zusammen mit anderen Herstellern hat der Volkswagen Konzern bereits 2017 IONITY gegründet – eine gemeinsame Gesellschaft, mit der bis Ende 2024 europaweit 4.700 Schnellladestationen an Fernstraßen Europas errichtet wurden.

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Gesellschaft steigt der Bedarf an Speicherlösungen für regenerative Energien, um die Stabilität und Effizienz im Energienetz zu gewährleisten. Die Fahrzeugbatterie kann hier als wichtiges Asset und Powerbank fungieren. Ellis mittelfristige Zukunftsvision ist ein sogenanntes „Managed Battery Network", in welchen Batterien beispielweise in Großspeichern, BEV, Wohnhäusern oder Geschäftsgebäuden zu einem einheitlichen, vernetzten, virtuellen Kraftwerk verbunden werden können. In diesem zukünftigen Ökosystem soll nicht nur das Netz bei hoher Nachfrage unterstützt, sondern auch ein Zugang zu den Spotmärkten für Strom bereitgestellt werden, um Kundinnen und Kunden finanzielle Anreize für die zeitliche Flexibilisierung ihrer Stromnachfrage zu bieten. Dadurch sollen gleichzeitig neue Profit Pools für den Volkswagen Konzern erschlossen werden. In diesem Zusammenhang hat die Marke Elli bereits im Juli 2023 eine Lizenz für den Stromhandel an Europas größter Stromhandelsbörse (EPEX) erhalten und vermarktet die Flexibilität des Strommarktes eines ersten Speicher-Testzentrums in Kassel (Baunatal).

Nordamerika

Die Konzernmarke Electrify America ist das größte offene Hyper-Schnellladenetz in den USA. Diese hat einen signifikanten Beitrag zum Aufbau eines landesweiten Netzes von Schnellladepunkten für Gemeinden und Autobahnen und zur zunehmenden Einführung von Zero Emission Vehicle geleistet. Seit der Installation der ersten Ladestation im Mai 2018 ist das Schnellladenetz von Electrify America in Nordamerika kräftig gewachsen. Mehr als 1.000 Ladestationen und über 4.700 Hyper-Schnellladepunkte sind Teil des Ladenetzes von Electrify America.

Im August 2023 hat Electrify America das Electrify America Solar Glow™ 1 Solar-Photovoltaik-Projekt in San Bernardino County, Kalifornien, in Betrieb genommen. Electrify America Solar Glow™ 1 ist ein wichtiger Meilenstein im Engagement von Electrify America, den CO_2-Fußabdruck des Unternehmens im Energiebereich zu reduzieren. Die Anlage verfügt über mehr als 200.000 Solarmodule und erzeugt geschätzt 75 MW bei Maximalleistung, was mit dem Stromverbrauch von 500 Elektrofahrzeugen vergleichbar ist, die gleichzeitig mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 Kilowatt geladen werden. Der Solarpark ist das Ergebnis eines 15-jährigen virtuellen Stromabnahmevertrags (VPPA) mit dem Entwickler Terra-Gen. Electrify America ist das größte offene Netzwerk von DC-Schnellladepunkten für Elektrofahrzeuge in den USA, das einen virtuellen Stromabnahmevertrag für die Erzeugung erneuerbarer Energien abschließt.

Electrify America Solar Glow™ 1 leistet einen Beitrag zur Additionalität bei der Energieerzeugung aus erneuerbareren Quellen.

China

Zum 31. Dezember 2024 hat das Joint Venture CAMS 1.621 Ladestationen mit über 13.000 Ladepunkten in 213 Städten in China aufgestellt, mit über 6,6 Millionen registrierten Nutzer. Darüber hinaus engagiert sich CAMS im Bereich Energiedienstleistungen. Anfang 2024 wurden zum Beispiel in Guangdong (China) vier CO_2-neutrale Ladestationen in Betrieb genommen, die zur Dekarbonisierung beitragen. Außerdem arbeitet der Volkswagen Konzern mit diversen Partnern an Projekten zusammen, die die Stabilität der Energieversorgung verbessern und die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen fördern. So startete Volkswagen Group China im Dezember 2023 ein V1G-Pilotprojekt mit State Grid in der Stadt Peking-Tianjin-Hebei, um die Interaktion zwischen Fahrzeug und Netz zu verbessern, eine Ausgewogenheit bei Stromangebot und -nachfrage zu erreichen und zur Stabilisierung des Stromnetzes beizutragen.

Abhängigkeit von Ressourcen bei der Umsetzung von Maßnahmen

Die nachhaltige Transformation erfordert umfassende Investitionen in die Digitalisierung und Elektrifizierung. Dabei wird zum Teil von der digitalen Transformation sichergestellt, dass Maßnahmen für den Klimaschutz durchgeführt werden können. Das dafür vorgesehene Budget ergibt sich unter anderem auch aus der nachhaltigen Transformation.

Mit der kostenintensiven Transformation gehen auch die Finanzierung und Attraktivität des Volkswagen Konzerns für Investoren einher, die auf der Suche nach nachhaltigen Anlagemöglichkeiten sind. Bereits seit 2020 verfügt der Volkswagen Konzern über ein Green Finance Framework, in welchem verschiedene Finanzierungsformen vorgestellt werden, wie zum Beispiel Green Bonds, die den Rahmen für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzierungsinstrumente definieren.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomie-konforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2021 bis 2023 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 1,0 Mrd. Euro refinanziert.

Insgesamt hat der Volkswagen Konzern seit 2020 Green Bonds mit einem Volumen von 10,5 Mrd. Euro zur Refinanzierung von Investitionsausgaben für BEV emittiert. Im Jahr 2022 hat der Volkswagen Konzern ein überarbeitetes Green Finance Framework veröffentlicht, das insbesondere durch die Einbindung der EU-Taxonomie weiterentwickelt wurde. Wie schon im bisherigen Green Finance Framework setzt der Volkswagen Konzern weiterhin auf die ausschließliche Einbeziehung von BEV bei nachhaltigen Finanzierungen. Unter dem aktualisierten Green Finance Framework werden nur Investitionen berücksichtigt, die taxonomie-konform sind. So verbinden wir unser Unternehmensziel der bilanziellen CO_2-Neutralität bis 2050 mit unserer Finanzierungsstrategie. Die unter dem Green Finance Framework aufgenommenen Mittel refinanzieren gezielt umweltverträgliche Projekte wie die E-Mobilität, die sowohl die Kategorie „Clean Transportation" der Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erfüllen als auch im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen sowie der Europäischen Union für nachhaltige Entwicklung stehen. Der Erfolg des aktualisierten Green Finance Frameworks wurde von dem Rating-Unternehmen Sustainalytics bestätigt, das die Übereinstimmung mit den Green Bond Principles der ICMA und den Green Loan Principles der Loan Market Association (LMA) bescheinigt hat.

CapEx und OpEx mit Taxonomie-Bezug

Der wichtigste Hebel für unsere Transformation ist der Ausbau der Elektromobilität. Unsere Maßnahmen zum Ausbau der Elektromobilität decken sich mit der Wirtschaftsaktivität 3.3 Herstellung CO_2-armer Verkehrstechnologien. Die entsprechenden Offenlegungsanforderungen des ESRS E1 Paragraph 29 (c) finden sich im „EU-Taxonomie" Kapitel des Berichts.

Unterschiede bei Betriebs- und Investitionsausgaben

Die unter diesem Standard offengelegten Angaben zu den Investitionsausgaben (Capital Expenditures, kurz CapEx) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures, kurz OpEx) entsprechen den im „EU-Taxonomie" Kapitel ausgewiesenen Angaben zu den CapEx und OpEx. Aus diesem Grund gibt es keine offenzulegenden Unterscheidungen.

METRIKEN: KLIMAWANDEL

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Emissionen und Energie festgelegt, die von allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst unter anderem die THG-Emissionen wie Kohlendioxid (CO_2), Schwefelhexafluorid (SF_6), Lachgas (N_2O), Chlorkohlenwasserstoffen (CKW) und Fluorkohlenwasserstoffen (FKW). Die Datenerfassung im Bereich Energie beinhaltet die Erzeugung, den Bezug und den Einsatz von fossilen, nuklearen und erneuerbaren Energien einschließlich des Einsatzes von Brennstoffen.

Energieverbrauch und Energiemix

Im Rahmen der Datenerhebung werden die Energieverbräuche und Energiemixe der weltweiten Produktionsstandorte jährlich erfasst. Dabei werden sowohl Energiemengen aus Eigenerzeugung als auch von externen Lieferanten bezogene Energiemengen (Fremdbezug) berücksichtigt. Des Weiteren werden die regenerativen und nuklearen Anteile im Energiemix jeweils separat erfasst. Zusätzlich wird die jeweilige Teilmenge, die aus nicht brennstoffbasierten erneuerbaren (non-fuel) Quellen wie zum Beispiel Windkraft oder Photovoltaik stammt, erfasst. Beim Bezug von erneuerbaren Energien sind die Qualitätskriterien des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen und entsprechende Nachweise zu erbringen.

Nachfolgend sind quantitative Kennzahlen zu Energieverbrauch und -mix dargestellt (siehe Tabelle):

ENERGIEVERBRAUCH UND -MIX

		2024		2023	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Energieverbrauch gesamt	Mio. MWh	19,0	5,5	19,4	6,3
Energieverbrauch als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. MWh	24,6		25,8	
Energieverbrauch aus fossilen Quellen[1]	Mio. MWh	11,9	3,7	13,5	5,0
Kohle und Kohleprodukte	Mio. MWh	0,8	1,0	2,3	1,0
Rohöl und Erdölprodukte	Mio. MWh	1,1	0,02	1,3	0,04
Erdgas	Mio. MWh	8,7	1,1	8,6	1,4
Brennstoffe aus anderen fossilen Quellen	Mio. MWh	0,1	0,0	0,1	0,0
Fremdbezogene Energie aus fossilen Quellen[1]	Mio. MWh	1,2	1,6	1,3	2,5
Energieverbrauch aus nuklearen Quellen[2]	Mio. MWh	0,04	0,1	-	-
Energieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	Mio. MWh	7,1	1,7	5,9	1,4
Brennstoffe - erneuerbar	Mio. MWh	1,0	0,5	0,5	0,5
Fremdbezogene Energie – erneuerbar[1]	Mio. MWh	6,0	1,2	5,5	0,9
Fremdbezogene Energie - erneuerbar, elektrisch	Mio. MWh	5,7	1,1	5,2	0,8
Anteil gebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie[2]	%	65,4	0,9	-	-
Anteil ungebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie[2]	%	34,6	99,1	-	-
Eigenerzeugte Energie - erneuerbar, non-fuel[2]	Mio. MWh	0,04	0,0	-	-

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.
2 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

Vertragliche Instrumente für die Beschaffung erneuerbarer elektrischer Energie

Bei der Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Energien wird unterschieden, ob diese gebündelt oder ungebündelt beschafft werden. Gebündelt bedeutet, dass Herkunftsnachweise, Zertifikate für erneuerbare Energien oder Grünstromzertifikate zusammen mit dem Ökostromprodukt (ungetrennt) von einem Lieferanten bezogen werden. Zurzeit werden folgende Verträge unterschieden:

- On-Site Power Purchase Agreements
- Off-Site Power Purchase Agreements
- sonstige Verträge.

Energieintensität

Die Energieintensität ergibt sich aus dem Gesamtenergieverbrauch und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die Energieintensität Kennzahl wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

ENERGIEINTENSITÄT IN KLIMAINTENSIVEN SEKTOREN

	Einheit	2024
Energieintensität für Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (Energieverbrauch je Umsatzerlöse)	kWh/Euro	0,059
Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren[1]	Mio. MWh	19,0
Umsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren	Mio. €	324.656
Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss)	Mio. €	324.656

1 Entspricht Gesamtenergieverbrauch.

Sektoren mit hohem Klimaeinfluss zur Bestimmung der Energieintensität

Alle Aktivitäten innerhalb des Volkswagen Konzerns tragen zur Fahrzeugproduktion bei und beziehen sich auf den NACE-Abschnitt C.29.10 (Herstellung von Kraftwagen). Daher können sie mit Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen in Verbindung gebracht werden. Da alle Aktivitäten des Volkswagen Konzerns für die Berechnung der Energieintensität herangezogen werden, wird hier der Gesamtenergieverbrauch für die Berechnung verwendet. Die Energieintensität berücksichtigt zudem MAN Energy Solutions.

Energieerzeugung

Energie aus Eigenerzeugung umfasst Energiemengen aus Anlagen, die sich in Besitz, Miete, Leasing oder Pacht des Volkswagen Konzerns befinden und durch diesen betrieben werden (zum Beispiel Kraftwerke, Heizkraftwerke oder Heizhäuser). Dies gilt auch für unternehmenseigene Energieerzeugungsanlagen, die durch Dritte betrieben werden.

ENERGIEERZEUGUNG GESAMT

		2024		2023	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Energieerzeugung gesamt	Mio. MWh	6,4	0,3	7,2	0,3
Energieerzeugung als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. MWh	6,7		7,5	
Erzeugte nicht-erneuerbare Energie[1]	Mio. MWh	5,6	0,2	6,6	0,2
Erzeugte erneuerbare Energie	Mio. MWh	0,8	0,05	0,5	0,05

1 Der Datenpunkte enthält Schätzwerte.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

THG-Emissionen

Kennzahlen zu Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

Scope 1 THG-Emissionen sind direkte THG-Emissionen, die vom Volkswagen Konzern durch selbst kontrollierte Quellen generiert werden, zum Beispiel durch die Nutzung von Brennstoffen an den Standorten. Direkte biogene CO_2-Emissionen (Scope 1) sind Emissionen, die durch die Nutzung biogener Brennstoffe an den Standorten entstehen. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen Emissionsfaktoren des Verbands der Automobilindustrie (VDA) genutzt.

Scope 2 THG-Emissionen sind indirekte CO_2-Emissionen der Energieerzeugung, die durch Bezug von Energie aus externen Kraftwerken, Heizkraftwerken und Heizhäusern entstehen und an anderer Stelle freigesetzt werden. Die Scope 2 THG-Emissionen werden entsprechend des GHG Protocol sowohl nach der marktbasierten

als auch nach der standortbasierten Methode berechnet. Indirekte standortbasierte biogene CO_2-Emissionen sind Emissionen, die durch den Einsatz von biogenen Brennstoffen bei externen Energielieferanten zum Beispiel durch Erzeugung von elektrischer Energie und Wärme entstehen und mit lokalen Emissionsfaktoren bewertet werden. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen VDA-Emissionsfaktoren genutzt.

SCOPE 1 UND 2 THG-EMISSIONEN

		2024		2023	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
THG-Emissionen Scope 1	Mio. t CO_2e	3,0	0,3	3,6	0,4
THG-Emissionen Scope 1 als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO_2e	3,3		4,0	
Davon TRATON GROUP	Mio. t CO_2e	0,1	0,0	0,2	0,0
Davon MAN Energy Solutions	Mio. t CO_2e	0,03	0,0	0,04	0,0
Biogene THG-Emissionen Scope 1	Mio. t CO_2e	0,4	0,2	0,2	0,2
Anteil der THG-Emissionen Scope 1 in regulierten EHS[1]	%	84,4	18,2	-	-
THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)	Mio. t CO_2e	2,6	1,6	2,4	1,9
THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO_2e	4,2		4,3	
Davon TRATON GROUP	Mio. t CO_2e	0,3	0,0	0,2	0,0
Davon MAN Energy Solutions	Mio. t CO_2e	0,03	0,0	0,03	0,0
Biogene THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)[2]	Mio. t CO_2e	0,4	0,1	0,5	0,1
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert)	Mio. t CO_2e	0,5	0,7	0,7	1,3
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO_2e	1,1		2,0	
Davon TRATON GROUP	Mio. t CO_2e	0,1	0,0	0,1	0,0
Davon MAN Energy Solutions	Mio. t CO_2e	0,01	0,0	0,01	0,0

[1] Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich
[2] Der Datenpunkt enthält Schätzwerte
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

THG-Emissionen (Scope 1 und 2) der Produktionsstandorte werden jährlich gemäß den Vorgaben des GHG Protocol sowie der ESRS erhoben. Für die marktbasierte Berechnung der Emissionen werden versorgerspezifische CO_2-Faktoren verwendet, während für die standortbasierte Berechnung die Emissionsfaktoren des VDA genutzt werden.

Die gesamten THG-Emissionen eines Standorts werden durch die Addition aller relevanten Emissionen, jeweils multipliziert mit ihrem Treibhauspotenzial, ermittelt. Die CO_2-Emissionsfaktoren für nicht am Standort erzeugte Energien (zum Beispiel elektrische Energie, Fernwärme, Fernkälte) werden beim jeweiligen Energieversorger erfragt beziehungsweise werden von diesem bereitgestellt. Die CO_2-Emissionsfaktoren für den Eigenverbrauch von Primärenergieträgern zur Wärme- oder Stromerzeugung werden aus den Heizwerten beziehungsweise Brennwerten der Brennstoffe und dem Wirkungsgrad der Eigenerzeugung errechnet.

Für die Berechnung der standortbasierten Scope 2 Emissionen nutzen wir den Stromnetz Mix des jeweiligen Landes.

Identifizierung und Offenlegung wesentlicher Scope-3-Kategorien

Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen

In Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope 3-Standard werden im Jahr 2024 CO_2e-Emissionen für 13 der insgesamt 15 Scope-3-Kategorien berichtet. Kategorie 9 (Transport und Verteilung - nachgelagert) ist in der Berichterstattung der Kategorie 4 enthalten. Zudem ist Kategorie 10 (Verarbeitung der verkauften Produkte) im Reporting der Scope 1 THG-Emissionen enthalten. Kategorie 15 umfasst Emissionen aus verschiedenen Investitionsarten und wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet. Etwa 21,4 % des gesamten Scope 3-Aufkommens entfallen auf die Emissionskategorie Eingekaufte Güter und Dienstleistungen, während 72,7 % in der Nutzungsphase (Well-to-Wheel) entstehen. Die folgenden Tabellen zeigen die Scope-3-Emissionen des Volkswagen Konzerns, der TRATON GROUP und MAN Energy Solutions einschließlich methodischer Hinweise zur Erfassung und Berechnung:

VOLKSWAGEN GROUP

Scope-3-Kategorie	Einheit	2024	2023	Hinweise
Summe Scope 3 Emissionen	Mio. t CO_2e	408,58	429,12 (413,95)[1]	Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst.
Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	t CO_2e / %	87.346.897 / 21,4	94.907.875 / 22,1 (89.572.138 / 21,6)[1]	Die CO_2e-Emissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von 72 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert überwiegend durch TÜV Nord CERT GmbH. Wesentliche Veränderungstreiber sind Portfolio- und Regionsverschiebungen sowie gesunkene Produktionszahlen. Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst. Der Volkswagen Konzern verwendet für die Bewertung der Produktionsphase von Fahrzeugen standardmäßig den Stromnetzmix und bezieht gleichzeitig Zertifikate für erneuerbare Energien von Zulieferern ein, um gemeinsame Dekarbonisierungsbemühungen hervorzuheben. Diese Kombination aus standortbasierten und marktbasierten Ansätzen kann zu einer leichten Doppelzählung des erneuerbaren Energieanteils führen. Ein vollständig marktbasierter Ansatz wird möglich sein, sobald die entsprechenden Emissionsfaktoren in den vom Volkswagen Konzern verwendeten Datenbanken verfügbar sind. Wert im Basisjahr (2018): 96.763.132 t CO_2e
Kategorie 2: Kapitalgüter	t CO_2e / %	9.712.587 / 2,4	9.182.158 / 2,1 (5.716.214 / 1,4)[1]	Die Berechnung der Emissionen von Investitionsgütern erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von Emissionsfaktoren. Diese sind seit dem Berichtsjahr 2023 inflationsbereinigt. Seit dem Berichtsjahr 2024 wird eine neue Datenquelle für die Emissionsfaktoren herangezogen, da die ursprüngliche Datenquelle nicht mehr verfügbar ist. Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst. Wert im Basisjahr (2018): 10.180.382 t CO_2e
Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	t CO_2e / %	1.338.434/ 0,3	983.498 / 0,2	Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich im internen UIS erfasst und mit Hilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO2e umgerechnet. Seit dem Berichtsjahr 2024 werden die Emissionsfaktoren, sofern möglich, regional differenziert. Wert im Basisjahr (2018): 1.510.068 t CO2e
Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)	t CO_2e / %	4.290.314 / 1,1	4.153.587 / 1,0	Die Kategorien 4 und 9 entsprechen den CO_2e-Emissionen aus Energieträgerbereitstellung und -einsatz, sowohl aus eingehenden als auch ausgehenden Transporten sowie Transportprozessen zwischen den Standorten weltweit (exklusive der chinesischen Joint Ventures). Transportdaten werden aus internen Transport-IT-Systemen für alle Verkehrsträger sowie manuell erfassten Prozessen abgeleitet. Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert. Wert im Basisjahr (2018): 4.716.050 t CO2e

Kategorie 5: Abfall	t CO_2e / %	1.276.726 / 0,3	1.050.976 / 0,2	Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich im internen UIS erfasst und mit Hilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO2e umgerechnet. Wert im Basisjahr (2018): 1.205.683 t CO2e
Kategorie 6: Geschäftsreisen	t CO_2e / %	224.616 / 0,1	248.450 / 0,1	Die Emissionen werden seit dem Berichtsjahr 2022 auf Basis der tatsächlichen Flug- und Bahnreisen unter anderem der Volkswagen AG kalkuliert und mit Hilfe der weltweiten Mitarbeiterzahl auf den Konzern hochgerechnet. Wert im Basisjahr (2018): 708.180 t CO2e
Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer	t CO_2e / %	327.861 / 0,1	1.114.774 / 0,3	Die Emissionen basieren ab 2024 auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Volkswagen Konzerns und regionsspezifische, externe, generische Parameter zum Modal Split, verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden. Wert im Basisjahr (2018): 1.009.481 t CO2e
Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen	t CO_2e / %	136.675 / 0,0	120.831 / 0,0 (259.659 / 0,1)[1]	Die Berechnung der Emissionen durch die Anmietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von Emissionsfaktoren. Diese sind seit dem Berichtsjahr 2023 inflationsbereinigt. Seit dem Berichtsjahr 2024 wird eine neue Datenquelle für die Emissionsfaktoren herangezogen, da die ursprüngliche Datenquelle nicht mehr verfügbar ist. Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst. Wert im Basisjahr (2018): 137.539 t CO2e
Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)	t CO_2e / %	-	-	Enthalten in Scope-3-Kategorie 4 Transport und Verteilung (vorgelagert)
Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte	t CO_2e / %	-	-	Enthalten in Scope 1
Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte	t CO_2e / %	296.904.121 / 72,7	310.470.033 / 72,4 (299.195.581 / 72,3)[1]	Die CO_2e-Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2024 produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bei einer angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 Kilometern. Die Berechnung beruht auf den gewichteten durchschnittlichen Flottenemissionen [g CO_2/km] in den Hauptmärkten Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen wurden regionsspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet. Aufgrund einer Aktualisierung dieser generischen Emissionsfaktoren im Jahr 2024 wurden die historischen Emissionen ebenfalls auf den neuen Kenntnisstand aktualisiert. Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert. Wert im Basisjahr (2018): 412.986.695 t CO2e
Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	t CO_2e / %	541.918 / 0,1	609.577 / 0,1	Die CO_2e-Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert. Wert im Basisjahr (2018): 1.146.594 t CO2e
Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen	t CO_2e / %	4.233.126 / 1,0	3.858.556 / 0,9 (8.627.724 / 2,1)[1]	Die Berechnung der Emissionen durch die Vermietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von Emissionsfaktoren. Diese sind seit dem Berichtsjahr 2023 inflationsbereinigt. Seit dem Berichtsjahr 2024 wird eine neue Datenquelle für die Emissionsfaktoren herangezogen, da die ursprüngliche Datenquelle nicht mehr verfügbar ist. Zusätzlich werden die Ergebnisse um die Emissionen für Leasingfahrzeuge aus Konzernproduktion bereinigt, um eine Doppelerfassung insbesondere mit den Kategorien 1 und 11 zu vermeiden. Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst. Wert im Basisjahr (2018): 2.955.240 t CO2e
Kategorie 14: Franchise	t CO_2e / %	2.248.100 / 0,6	2.415.100 / 0,6	Seit dem Berichtsjahr 2022 basiert die Berechnung der Kategorie 14 auf einer jährlichen Evaluation der CO_2e-Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank. Wert im Basisjahr (2018): 3.215.900 t CO2e

Kategorie 15: Investitionen	t CO_2e / %	-	-	Kategorie 15 wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet.

1 Werte entsprechen den Vorjahreswerten vor der Rekalkulation

TRATON

Scope-3-Kategorie	Einheit	2024	Hinweise
Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	t CO_2e	8.437.991	Erworbene Waren und Dienstleistungen = Volumen des Fahrzeugs und der Komponenten * Gewicht des Fahrzeugs und der Komponenten kg CO_2e pro Referenzfahrzeug oder Komponenten. Eingekaufte Dienstleistungen (IT, Zubehör, Verpackung, Vertriebsmarketing) wurden aufgrund ihrer minimalen Auswirkungen (<1 %) nicht berücksichtigt. Scania fasst ähnliche Produkte in acht Referenzgruppen zusammen, wobei Produktionsvolumen und ein internes Materialdatensystem (SMDS) mit externen Ökobilanzdaten (LCA) verwendet werden. MAN Truck and Bus wendet Ökobilanzen für Fahrzeugkategorien an, indem es Verkaufsdaten, Durchschnittsgewichtsberechnungen und Expertenschätzungen herangezogen werden. Für International wird dieser Datenpunkt von ClimatePartner berechnet. Volkswagen Truck and Bus (VWTB) berechnet die Emissionen aus den Volumina der Komponenten und wendet dabei ecoinvent-Emissionsfaktoren an, die auf technischen Berechnungen basieren.
Kategorie 2: Kapitalgüter	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	t CO_2e	-	Emissionen der Produktionsstandorte sind im Volkswagen Konzernwert enthalten.
Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)	t CO_2e	1.230.802	Scania und VWTB verwenden eine aktivitätsbasierte Berechnungsmethode. MAN Truck & Bus wendet einen kostenbasierten Ansatz an. Scania und MAN Truck and Bus stützen sich auf Emissionsfaktoren des Global Logistics Emission Council (GLEC). VWTB verwendet Emissionsfaktoren des Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) und des Brazilian GHG Protocol Program (PBGHGP). ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International.
Kategorie 5: Abfall	t CO_2e	-	Emissionen der Produktionsstandorte sind im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 6: Geschäftsreisen	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)	t CO_2e	-	Enthalten in Scope-3-Kategorie 4 Transport und Verteilung (vorgelagert)
Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte	t CO_2e	151.500	In der Berechnung der Verarbeitung sind nur Rigids enthalten. Die Emissionen werden geschätzt, indem angenommen wird, dass die Verarbeitungsemissionen pro Fahrzeug den Produktionsemissionen pro Fahrzeug entsprechen. Die Scope 1- und Scope 2-Emissionen werden durch die Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge geteilt und dann mit der Anzahl der verkauften Rigids multipliziert. ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International.
Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte	t CO_2e	342.519.213	Die Emissionen aus der Nutzungsphase der verkauften Produkte stellen den größten Teil der Emissionsbilanz von TRATON GROUP dar. Die Berechnung dieser Emissionen wird je nach Produktkategorie in zwei Methoden unterteilt. Die erste Methode gilt für die Produktkategorie Lkw und Busse, die zweite Methode für die Produktkategorie Power Solutions und externe Motoren. Zur Berechnung der Emissionen von Lkw und Bussen werden Variablen wie die Anzahl der Fahrzeuge, der Energie-verbrauch, ein Well-to-Wheel-THG-Emissionsfaktor und die gefahrene Strecke berücksichtigt. Jede Marke wendet dieselbe allgemeine Formel an, indem sie die Werte multipliziert. Aber aufgrund von Abweichungen im Produktportfolio berechnet jede Marke die Gesamtemissionen auf eine individuelle Weise mit unterschiedlich gruppierten Fahrzeugklassen. Für Antriebslösungen und externe Motoren schätzen Scania und MAN Truck & Bus den Gesamtkraftstoffverbrauch auf der Grundlage der Angaben von Motorenexpertinnen und -experten und multiplizieren ihn mit einem CO_2-Emissionsfaktor. International und VWTB verkaufen keine eigenen Motoren und berechnen daher keine Emissionen für diese Produktkategorie.
Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	t CO_2e	622.842	Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer = Σ (Intensitätsfaktor (t CO2 pro Fahrzeuggruppe) * Produktverkaufsmenge). Scania und MAN Truck & Bus verwenden ein kombiniertes LCA-Modell, um die CO_2-Emissionen für jede Fahrzeuggruppe am Ende des Lebenszyklus zu schätzen. Dabei werden lediglich Demontage und Transport berücksichtigt, jedoch keine Gutschriften für Recycling oder Energierückgewinnung. Diese Methode wird auch von VWTB angewendet und auf die Verkaufsmengen übertragen. ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International.
Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten

Kategorie 14: Franchise	t CO_2e	292.358	Die Franchise-Emissionen von Scania und MAN Truck & Bus werden auf der Grundlage der durchschnittlichen Scope-1- und Scope-2-Emissionen eines typischen gewerblichen Standorts berechnet. ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International. VWTB hat keine kommerziellen Standorte im Geltungsbereich der ESRS.
Kategorie 15: Investitionen	t CO_2e	8.690	Scania berechnet diesen Datenpunkt in zwei Schritten. Zunächst werden die Investitionen nach Relevanz priorisiert, wobei die zehn wichtigsten Beteiligungen für die Bewertung ausgewählt werden. Die Scope-1- und Scope-2-Emissionen werden anschließend proportional zum Aktienanteil von Scania an diesen Unternehmen berechnet. Die Berechnungsformel lautet: Emissionen * Anteil. Die benötigten Emissionsdaten stammen aus den Umweltberichten der Unternehmen oder, sofern diese nicht verfügbar sind, aus ausgefüllten Fragebögen, die an die Unternehmen versendet wurden. MAN Truck & Bus verfügt über weniger als zehn Beteiligungen und berücksichtigt daher sämtliche Beteiligungen in der Berechnung. Für International wird dieser Datenpunkt von Climate Partner berechnet. VWTB stellt keine finanziellen Mittel für externe Unternehmen zur Verfügung.

MAN Energy Solutions

Scope-3-Kategorie	Einheit	2024	Hinweise
Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	t CO_2e	1.129.132	Die Scope-3-Berechnung basiert auf einem ausgabenbezogenen Ansatz Die CO_2e-Emissionen dieser Kategorie beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr beschafften Güter und Dienstleistungen. Sie wurden auf Grundlage des Rechnungsvolumens in € berechnet.
Kategorie 2: Kapitalgüter	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)	t CO_2e	115.828	Berechnung beruht auf einem distanzbasierten Ansatz. Die Werte der Logistik beziehen sich auf ein- und ausgehende Transporte und Transportprozesse der MAN ES Produktionsstandorte. Basierend auf Umsatzdaten werden die Emissionen extrapoliert.
Kategorie 5: Abfall	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 6: Geschäftsreisen	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)	t CO_2e	-	Enthalten in Scope-3-Kategorie 4 Transport und Verteilung (vorgelagert)
Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte	t CO_2e	-	Für MAN Energy Solutions nicht relevant
Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte	t CO_2e	48.918.574	Für die Berechnung von Scope 3 Kategorie 11 wird ein durchschnittlicher Ansatz auf der Grundlage von Sekundärdaten verwendet (Annahmen). CO_2e-Emissionen werden mittels Well-to-Tank-Emissionsfaktoren berechnet. Unterjährig in Betrieb genommene Systeme werden mittels Berechnung ihrer Lebenszeitemissionen berücksichtigt. Berücksichtigt wurden neue Produkte von Marine 4-Stroke, Power, Industries und Quest-One. Repräsentative Emissionsfaktoren werden sowohl auf regions- als auch auf branchenspezifischer Ebene verwendet.
Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	t CO_2e	0	Dieser Ansatz basiert auf der Annahme, dass MAN ES-Produkte am Ende ihrer Lebensdauer zu fast 100 % recycelbar sind. Die durch das Recycling entstehenden CO_2e-Emissionen sind durch einen Cut-off-Ansatz ausgenommen.
Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen	t CO_2e	-	Im Volkswagen Konzernwert enthalten
Kategorie 14: Franchise	t CO_2e	-	für MAN ES nicht relevant
Kategorie 15: Investitionen	t CO_2e	-	Kategorie 15 wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet.

Für 2023 liegen keine Scope 3 THG-Emissionswerte für die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions vor

Biogene Scope 3 THG-Emissionen auf Konzernebene

Biogenes CO_2 wird für die Scope-3-Kategorie 11 berichtet. Die Datenerhebung basiert auf dem DKI, sodass sich die Berichterstattung zunächst auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge konzentriert. Die Daten zu Biokraftstoffanteilen und durchschnittlichen Emissionsfaktoren stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank. Es gibt Bestrebungen, den Umfang der Berichterstattung in den folgenden Jahren auf schwere Nutzfahrzeuge auszuweiten. Im Berichtsjahr betrugen die biogenen Scope 3 THG-Emissionen 9.653.769 t CO_2. Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.

Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 3 THG-Emissionen

Das Scope 3-Inventar des Volkswagen Konzerns wird jährlich gemäß den Vorgaben des international anerkannten GHG Protocol und der ESRS erhoben. Daraus kann der Erfolg der Maßnahmen abgelesen und weitere Handlungspotenziale erkannt werden. Die für die Berechnung zugrunde liegenden Methoden und Annahmen werden hierbei im internen Handbuch dokumentiert und jährlich aktualisiert.

Dabei verwendete Emissionsfaktoren für die Berechnung der Scope 3 THG-Emissionen stammen im Wesentlichen aus einer repräsentativen generischen Datenbank. Darüber hinaus werden für einzelne Scope-3-Kategorien auch Faktoren aus anderen Quellen (zum Beispiel GHG Protocol) genutzt.

Wesentliche Änderungen und deren Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit der THG-Emissionen

Der Volkswagen Konzern legt in seinem internen Handbuch fest, wie das Scope 3-Inventar des Konzerns erfasst wird und aktualisiert dieses jährlich. Eine-Jahr-zu-Jahr-Vergleichbarkeit wurde in den letzten Jahren für den DKI bereits hergestellt. Zudem wurde auf wesentliche Änderungen bei der Erfassung des Scope 3-Emissionsinventars hingewiesen.

Veränderungen im Berichtsumfang (Abdeckung) oder bei der Berechnungsmethode oder -datenbasis für die Scope 3 THG-Emissionen wurden bisher bereits im Vergleich zum Vorjahresbericht angegeben. Wesentliche Änderungen im Vergleich zum Reporting im Vorjahr sind folgende: Für die Kategorie 7 basieren die Emissionen ab 2024 auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Volkswagen Konzerns und regionsspezifische, externe, generische Parameter zum Modal Split (Verkehrsteilung auf Verkehrsmittel), verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden. Für die Kategorien 2, 8, und 13 wurden ab dem Berichtsjahr 2024 die verwendeten Emissionsfaktoren umgestellt, da die Quelle der bisherigen Emissionsfaktoren nicht mehr verfügbar ist. Seit dem Berichtsjahr 2024 werden die Daten der Kategorie 13 um die Emissionen für Leasingfahrzeuge aus Konzernproduktion bereinigt, um eine Doppelerfassung insbesondere mit den Kategorien 1 und 11 zu vermeiden. Bei Kategorie 3 und 5 werden seit dem Berichtsjahr 2024 die Emissionsfaktoren, sofern möglich, regional differenziert. Zur Ermittlung der Emissionen der Kategorie 11 werden aktualisierte Emissionsfaktoren für fossile Kraftstoffe verwendet. Unter Abschnitt „Ziele: Klimawandel" werden die wesentlichen Änderungen im Reporting zu den weiteren Vorjahren erläutert und zudem dargelegt, wie sich diese auf das Ergebnis auswirken. Die Emissionen aus den Lieferketten werden aktuell im Wesentlichen mit Hilfe von Sekundärdaten beziehungsweise Branchendurchschnittswerten berechnet. Unwesentliche Veränderungen dieser Daten werden im Hinblick auf ihren Einfluss auf das Gesamtergebnis nicht spezifisch bewertet.

Berichtszeiträume in der Wertschöpfungskette

Die Unternehmensbereiche Transport und Verteilung (vorgelagert) (Kategorie 4), Transport und Verteilung (nachgelagert) (Kategorie 9) und Franchises (Kategorie 14) berichten Zahlen zum vorhergehenden Berichtsjahr. Dies geschieht aufgrund von prozessualen Gegebenheiten. Sollte es relevante Veränderungen geben, würden diese im Folgejahr berichtet und transparent offengelegt werden.

Scope 3 THG-Emissionen basierend auf spezifischen Aktivitäten in der Wertschöpfungskette

Das Fahrzeugmodell und damit alle im Fahrzeug verbauten Materialien und deren Gewichte basieren auf der Fahrzeugstückliste und somit auf Primärdaten. Für einzelne Hot-Spot-Materialien oder Komponenten liegen Primärdaten der Tier 1 Lieferanten vor. Dasselbe gilt zukünftig für die in der EU-Batterieverordnung Artikel 7 angeforderten Prozesse aus der Batterie(zell)produktion. Eine anerkannte oder standardisierte Methode zur Angabe des Anteils dieser Emissionen liegt bisher nicht vor. Sowohl eine Angabe als Anteil von Datenpunkten als auch als Anteil von THG-Emissionen (gesamt) ist nicht uneingeschränkt sinnvoll, da beispielsweise der Emissionsanteil dekarbonisierter Hot-Spot-Anteile naturgemäß sinkt.

Gesamt-THG-Emissionen

Die Kennzahlen zu den THG-Emissionen (gesamt) ergeben sich aus der Summe der Gesamtemissionen der Scope-1, -2 und -3-Kategorien.

THG-EMISSIONEN (GESAMT)

		2024	2023
THG-Emissionen (gesamt) – standortbasiert	Mio. t CO_2e	416,1	437,4
THG-Emissionen (gesamt) – marktbasiert	Mio. t CO_2e	413,0	435,1

Für 2023 liegen keine Scope 3 THG-Emissionswerte für die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions vor
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

THG-Intensität

Die THG-Intensität ergibt sich aus den Kennzahlen der THG-Emissionen (gesamt) und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Finanzbericht entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die THG-Intensität Kennzahl wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

THG-INTENSITÄT

	Einheit	2024
THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse- standortbasiert	kg CO_2e/€	0,8
THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse- marktbasiert	kg CO_2e/€	0,8
Umsatzerlöse, die zur Berechnung der THG-Intensität herangezogen werden	Mio. €	324.656
Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss)	Mio. €	324.656

Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen

Entnahme und Speicherung von THG

Es gibt keine implementierten Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG in den eigenen Geschäftsaktivitäten oder der Wertschöpfungskette. Sollten solche Maßnahmen in Zukunft eingeführt werden, ist der Plan, zwischen technisch basierten und naturbasierten Lösungen zu differenzieren. Technisch basierte Lösungen sollen durch konkretes Zählen, Wiegen und Messen der aus der Atmosphäre entnommenen THG erfolgen, wobei auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerke verzichtet wird. Naturbasierte Lösungen hingegen sollen auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerken großer, etablierter Standards des Carbon-Marktes, wie VERRA und Gold Standard, basieren.

Kennzahlen zu THG-Entnahme und -Speicherung

Kennzahlen zur THG-Entnahme und -Speicherung werden nicht berichtet, da es derzeit weder in den eigenen Geschäftstätigkeiten noch in der Wertschöpfungskette bereits implementierte Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG gibt.

Nutzung von CO_2-Zertifikaten

Entsprechend der im Übergangsplan beschriebenen Maßnahmenhierarchie ergänzen die Offsetting-Projekte die Dekarbonisierungsstrategie und sind wie dort beschrieben ein wichtiger Bestandteil, um die Dekarbonisierungsziele zu erreichen.

Eine CO_2-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für den globalen Energiebedarf möglich. Daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz und sollte immer der erste Stellhebel sein.

Der verbleibende Energiebedarf sollte schließlich so CO_2-effizient wie möglich gedeckt werden (Stellhebel zweiter Priorität). Dabei sind auch innovative Energiekonzepte, die direkte Einbindung erneuerbarer Energien und Technologiewechsel, wie beispielsweise Elektrifizierung, zu prüfen.

Im Bereich der besonders schwer zu vermeidenden Emissionen (hard to abate emissions) erwägt der Volkswagen Konzern, Klimaschutzprojekte zur Kompensation einzusetzen, um zum Beispiel eine bilanziell CO_2e-neutrale Produktion zu erreichen (Stellhebel dritter Priorität). Als hard to abate emissions gelten Emissionen, deren Vermeidung nach aktuellem Stand entweder technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig teuer und daher nicht wirtschaftlich einsetzbar sind. Weiterhin gleicht der Volkswagen Konzern im Rahmen des bilanziell

CO_2e-neutralen Übergangs die nicht vermeidbaren Emissionen aus den Lebenswegphasen, zum Beispiel aus Lieferkette oder Produktion, durch Klimaschutzprojekte mit hohen Zertifizierungsstandards aus. Hierzu gehören etwa der VCS, die Climate, Community and Biodiversity Standards (CCB-Standards) oder der Gold Standard. Ergänzend zu externen Zertifizierungsstandards werden Kompensationsprojekte zur Qualitätssicherung auch nach eigenen Kriterien beurteilt. Auch für die Anwendung von Carbon Offsetting (CO_2-Zertifikate) zur Erreichung der langfristigen Klimaziele ist der Anspruch des Volkswagen Konzerns, sich an den höchsten Qualitäts- und Zertifizierungsstandards zu orientieren.

Rolle der CO_2-Zertifikate als Teil der Dekarbonisierungsstrategie

Der Ansatz der Kohlenstoffkompensation wird für alle Emissionskategorien von Scope 1 bis Scope 3 angewendet. Nachdem alle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Emissionsreduktion, wie im Übergangsplan beschrieben, umgesetzt werden, sollen die besonders schwer vermeidbaren Emissionen mit Carbon-Offsetting-Projekten kompensiert werden. Dies betrifft einen Anteil von < 10 %. Grundlage hierfür sind die Vorgaben der SBTi.

Falls CO_2-Zertifikate zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele genutzt werden, werden diese für die bilanziell CO_2-neutrale Auslieferung der BEV-Fahrzeuge verwendet. Dazu werden CO_2-Zertifikate genutzt, die ausschließlich den Standards VERRA und Gold Standard genügen. Im Berichtsjahr wurden keine CO_2-Zertifikate anderer Standards genutzt.

Kennzahlen zu CO_2-Zertifikaten

Die vom Volkswagen Konzern eingesetzten CO_2-Zertifikate haben grundsätzlich den höchsten Qualitätsstandards zu genügen. Daher werden sie nur aus bestimmten Projekttypen und von entsprechend präqualifizierten Unternehmen erworben. Für die CO_2-Zertifikate selbst akzeptiert der Volkswagen Konzern nur bestimmte herausgebende Standards.

Die zugrunde liegenden Projekte werden nach öffentlich überprüfbaren und auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierenden Methodologien betrieben. Die Ergebnisse dieser Projekte werden durch unabhängige Dritte überprüft.

Jedes vom Volkswagen Konzern genutzte CO_2-Zertifikatre präsentiert –1 Tonne CO_2e. Dieses wird nach Kauf grundsätzlich auf die Volkswagen Konzern lautenden Konten transferiert und erst dort (in der Regel zu einem späteren Zeitpunkt) seiner Nutzung zugeführt.

LÖSCHUNG VON CO_2-ZERTIFIKATEN

	Einheit	2024
Insgesamt im Berichtsjahr gelöschte CO_2-Zertifikate[1]	t CO_2e	6.076.738
Anteil der Projekte zum Abbau von CO_2-Emissionen	%	0
Abbauprojekte aus biogenen Senkungen	% / t CO_2e	0
Abbauprojekte aus technologischen Senkungen	% / t CO_2e	0
Anteil der Projekte zur Reduktion von CO_2-Emissionen	%	100
Anteil Verra	% / t CO_2e	70 / 4.232.578
Anteil Gold Standard	% / t CO_2e	30 / 1.844.460
Anteil der Projekte innerhalb der EU	%	-
Anteil, der als entsprechende Anpassung dem. Art. 6 des Pariser Klimaschutzabkommens gilt	%	-

1 Dieser Wert unterscheidet sich vom DKI Wert, da hier nur die im Berichtsjahr gelöschten Zertifikate berücksichtigt werden während im DKI auch überschüssige Zertifikate aus dem Vorjahr berücksichtigt werden

Netto Null Ziel unter Berücksichtigung von CO_2-Zertifikaten

Die Ambition des Volkswagen Konzerns ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO_2-neutral zu sein. Für ein verpflichtendes Netto Null Ziel fehlt jedoch bisher noch ein gültiger Zertifizierungsstandard. Somit existieren auch noch keine spezifischen Ziele für die Entfernung und Speicherung von THG-Emissionen. Dennoch gilt, dass der Volkswagen Konzern sich bei Maßnahmen des Carbon Offsetting zum Ziel gesetzt hat, sich an den Vorgaben der SBTi und des GHG Protocol zu orientieren und deren Anteil auf weniger als 10 % zu beschränken. Bei der Anwendung von Carbon Offsetting wird das Unternehmen international etablierten Standards folgen.

Interne CO_2-Bepreisung

Zurzeit wird kein interner CO_2-Preis in Investitionsentscheidungen genutzt. Allerdings wird zur Unterstützung von strategischen Entscheidungen und für die Berechnungen und Priorisierung von Dekarbonisierungsmaßnahmen in der Produktion ein Vermeidungskostenansatz gewählt. Damit werden verschiedene THG-Emissionen ins Verhältnis zum Kapitalwert gesetzt. Somit ergibt sich ein Wert in €/Tonnen CO_2e. Auf Grundlage dieser Bewertung ergibt sich eine Vermeidungskostentreppe von Einsparungen pro Tonne CO_2e (Energieeffizienzmaßnahmen) bis zu hohen Kosten pro Tonne CO_2e (Einsatz synthetischer Kraftstoffe). Anhand dieser Vermeidungskostentreppe können Maßnahmen priorisiert werden und die gesamten Aufwendungen zur Zielerreichung abgeschätzt werden. In einzelnen Investitionsentscheidungen wird dieser Ansatz aber noch nicht genutzt.

Umweltverschmutzung

Der Volkswagen Konzern verfolgt die Vision der Zero Impact Factory. Ziel ist, die Emission und Nutzung von luft- und wasserbeeinträchtigenden sowie bedenklichen Stoffen an den Produktionsstandorten zu reduzieren.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Luftverschmutzung

Auswirkungen im Bereich Luftverschmutzung

Luftverschmutzung kann zur Verschlechterung der lokalen Luftqualität beitragen und Mensch sowie Umwelt beeinträchtigen.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde beim Thema Luftverschmutzung eine wesentliche tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Negative Auswirkungen entstehen insbesondere durch Emissionen in der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte, die bei der Zulassung der Fahrzeuge gelten, werden eingehalten.

Ebenfalls relevant sind Emissionen, die im Rahmen des Kerngeschäfts der Fahrzeugproduktion entstehen, sowohl in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette als auch in den eigenen Geschäftsbereichen. Die Produktionsanlagen des Volkswagen Konzerns halten dabei mindestens die mit der Genehmigung einhergehenden gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf Luftschadstoffe ein. Da auch entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Luftemissionen verursacht werden, fordert der Volkswagen Konzern von seinen Partnern, ebenfalls nach hohen Standards zu arbeiten.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Luftverschmutzung hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Minimierung der Schadstoffeinträge in die Luft unter anderem strategisch in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, im Leitbild Umwelt goTOzero, in der Vision der Zero Impact Factory und im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Darüber hinaus reagiert der Volkswagen Konzern auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Luftverschmutzung mit folgenden Maßnahmen:

Entlang der Wertschöpfungskette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner negative Auswirkungen reduzieren. Dieser fordert von den Geschäftspartnern, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen. Innerhalb der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns sollen solche negativen Auswirkungen durch das Etablieren von Managementkonzepten (siehe Abschnitt „Managementkonzept: Umweltverschmutzung“) und durch das Verfolgen der Vision der Zero Impact Factory möglichst reduziert werden. Dies beinhaltet, dass Produktionsstandorte so gestaltet werden sollen, dass möglichst wenig luftbeeinträchtigende Schadstoffe emittiert werden. In der Nutzungsphase soll die Auswirkung der Fahrzeuge

unter anderem durch einen höheren Anteil des Absatzes an Elektrofahrzeugen reduziert werden. Dieses Ziel ist in der regenerate+ verankert.

Unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung" finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen.

Wasserverschmutzung

Auswirkungen im Bereich Wasserverschmutzung

Wenn Schadstoffe in Gewässer gelangen, kann sich das negativ auf die aquatische Umwelt und auf den Menschen auswirken.

Die Eintragung von Schadstoffen ins Wasser wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentliche tatsächliche negative Auswirkung entlang der Wertschöpfungskette eingestuft.

Wasser wird an verschiedenen Stellen der Wertschöpfungskette verwendet. Dabei werden Chemikalien besonders in der vorgelagerten Lieferkette zur Rohstoffgewinnung sowie bei der Herstellung von Bauteilen eingesetzt. Dies kann zu einer Belastung des entstehenden Abwassers mit Schadstoffen führen. Von geringerer Relevanz wird der Chemikalieneinsatz innerhalb der eigenen Produktionsprozesse und der Nutzungsphase eingeordnet.

Alle Abwässer werden vor der Einleitung in aufnehmende Gewässer (zum Beispiel Flüsse, Seen oder Meere) aufbereitet oder müssen fachgerecht entsorgt werden. Ferner werden für die direkte und indirekte Einleitung von Abwasser Maximalkonzentrationen für bestimmte Schadstoffe festgelegt, unabhängig von den gesetzlichen Vorgaben am jeweiligen Standort. Die Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte hat für den Volkswagen Konzern oberste Priorität.

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist es zulässig, dass bestimmte Schadstoffe in das aufnehmende Gewässer eingeleitet werden. Diese Einleitung erfolgt jedoch nur innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Hierdurch soll darauf hingewirkt werden, dass die Belastung der aquatischen Umwelt gering gehalten wird.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung des Volkswagen Konzerns im Bereich Wasserverschmutzung hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Vermeidung von Wasserverschmutzung im Rahmen des Leitbilds Umwelt goTOzero sowie der regenerate+ verankert. Dabei bilden die Minimierung der Schadstoffeinträge in Gewässer und das Grundwasser die zentralen Elemente. Im Code of Conduct für Geschäftspartner fordert der Volkswagen Konzern auch seine Geschäftspartner auf, keine schädlichen Wasserverschmutzungen zu verursachen.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Wasserverschmutzung mit folgenden Maßnahmen:

Im eigenen Geschäftsbereich sind die Prozesse des Volkswagen Konzerns so ausgelegt, dass Verschmutzungen minimiert werden. Darüber hinaus verringert der Volkswagen Konzern diese Auswirkung durch die Installation von Aufbereitungs- und Kläranlagen an den Produktionsstandorten.

Bei Lieferanten der vorgelagerten Wertschöpfungskette adressiert der Volkswagen Konzern diese Auswirkung durch die Implementierung des Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS). Dieses System soll die Rohstoffbeschaffung nachhaltig und transparent gestalten und somit negative Umweltauswirkungen, wie zum Beispiel Wasserverschmutzung, verhindern.

Bei Lieferanten entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird außerdem der Code of Conduct für Geschäftspartner zur Minderung der negativen Auswirkungen genutzt werden soll. Dieser fordert geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der jeweils anwendbaren Gesetze und internationalen Vorschriften zur Verhinderung von Wasserverschmutzung.

Unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung" finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesem Handlungsbereich.

Besonders besorgniserregende Stoffe

Auswirkungen im Bereich besonders besorgniserregende Stoffe

Im Umgang mit besonders besorgniserregenden Stoffen besteht grundsätzlich die Gefahr, dass es durch unsachgemäße Handhabung entlang der Wertschöpfungskette zu Schäden für Mensch und Umwelt kommen kann. Das Thema stellt daher eine wesentliche tatsächliche negative Auswirkung im Sinne der Bewertungslogik der Wesentlichkeitsanalyse in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette dar.

Einige Stoffe, die derzeit als besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern (SVHC)) auf der Kandidatenliste der European Chemicals Agency (ECHA) stehen, sind in Fahrzeugteilen des Volkswagen Konzerns vorhanden. Der Volkswagen Konzern setzt auf einen verantwortungsvollen und sachgemäßen Umgang mit SVHC und implementiert entsprechende Maßnahmen, um negative Auswirkungen auf Menschen und Umwelt zu verhindern. Alle gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten. Da SVHC in der Regel bereits Bestandteil der Materialzusammensetzung zugelieferter Fahrzeugteile sind, wird auf den Austritt von SVHC in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein stärkerer Fokus gelegt als im eigenen Betrieb und der Nutzungsphase der Fahrzeuge.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich besonders besorgniserregender Stoffe hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema besonders besorgniserregende Stoffe im Rahmen einer internen Konzernnorm verankert, welche auf die Global Automotive Declarable Substance List (GADSL) (www.gadsl.org) referenziert. Gemäß des Code of Conduct für Geschäftspartner werden die Geschäftspartner aufgefordert, geeignete Maßnahmen umzusetzen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe) im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung der jeweils mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzern zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Das Thema ist ebenfalls in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Handlungsfeld identifiziert. Im Fokus stehen hierbei die Reduzierung und Substitution von bedenklichen Stoffen in den Produkten. Die detaillierte Ausgestaltung des strategischen Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und wird im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert.

Der Volkswagen Konzern begegnet der wesentlichen negativen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich besonders besorgniserregender Stoffe mit folgenden Maßnahmen:

Im eigenen Geschäftsbereich verringert der Volkswagen Konzern die Auswirkung durch die Implementierung von Vorsorgemaßnahmen zur Risikominimierung und -steuerung sowie von Maßnahmen, die SVHC vermeiden und ersetzen sollen.

Bei Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette adressiert der Volkswagen Konzern die Auswirkung mit Hilfe des Code of Conduct für Geschäftspartner, der diese dazu auffordert, Maßnahmen zur Vermeidung des Einsatzes von SVHC umzusetzen.

Der Volkswagen Konzern versteht das Thema Chemical Compliance als Querschnittsthema, das in bestehende Managementkonzepte integriert wird und diese beeinflusst.

Unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ findet sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesen zwei Handlungsbereichen.

Mikroplastik

Auswirkungen im Bereich Mikroplastik

Mikroplastik gelangt als Abbauprodukt von Kunststoff in die Umwelt und baut sich nur sehr schwer und über sehr lange Zeiträume ab. Man findet es mittlerweile in allen Regionen und Ökosystemen der Erde. Auch in menschlichen und tierischen Organismen wurde es nachgewiesen. Mikroplastik kann sehr unterschiedliche Bestandteile haben und sich negativ auf Umwelt und Menschen auswirken.

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde eine wesentliche tatsächliche negative Auswirkung beim Thema Mikroplastik in der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Vor allem durch Reifenabrieb

kann Mikroplastik in die Umwelt gelangen. Dies betrifft Fahrzeuge im Allgemeinen, einschließlich der vom Volkswagen Konzern produzierten Fahrzeuge.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Mikroplastik hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns.

Mikroplastik ist übergeordnet in der regenerate+ in der Dimension Natur verortet, die auch die Reduzierung von Mikroplastik betrachtet. Die detaillierte Gestaltung des Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und wird im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert.

MANAGEMENTKONZEPT: UMWELTVERSCHMUTZUNG

Managementkonzept zur Vermeidung von Umweltverschmutzung

Das Thema Vermeidung von Umweltverschmutzung ist Teil des Leitbilds Umwelt goTOzero und in einem zugehörigen Managementkonzept verankert. So heißt es im Leitbild: „Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer."

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche negative Auswirkungen hinsichtlich Umweltverschmutzung identifiziert. Produktionsprozesse und Produktnutzung führen aufgrund von Emissionen zu Luft- und Wasserverschmutzung, die mit finanziellen sowie reputationsbedingten Risiken verbunden sind.

Die identifizierten Auswirkungen werden im Managementkonzept Vermeidung von Umweltverschmutzung adressiert. So sind die Themen Luft- und Wasserverschmutzung strategisch im Leitbild Umwelt goTOzero verankert. Dabei ist die Verringerung der Schadstoffeinträge in Luft und Gewässer das zentrale Element. Zudem ist das Ziel zur Erhöhung des Absatzes von Elektrofahrzeugen in der regenerate+ verankert. Dieses Ziel strebt eine Verringerung der Luftverschmutzung an. Mittels des Code of Conduct für Geschäftspartner soll zudem darauf hingewirkt werden, dass weniger schädliche Luft- und Wasserverschmutzungen verursacht werden.

Hinsichtlich des Themas Schadstoffe lautet die strategische Vision im Rahmen der Zero Impact Factory: „Wir gestalten unsere Fertigungsstätten so, dass von ihnen möglichst wenig die Gesundheit von Mensch, Tier und Vegetation sowie Boden, Gewässer und Luft beeinträchtigende Stoffe emittiert werden." In Bezug auf Gewässerschutz steht neben einer generellen Minimierung der Schadstoffeinträge auch der Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz wassergefährdender Stoffe im Fokus. Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands der Gewässer, in die Abwasser eingeleitet werden, soll vermieden werden.

Das Thema Beeinträchtigung von Land, Wasser und Luft ist im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert: Die Geschäftspartner tragen Sorge dafür, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können, beziehungsweise diese so weit wie möglich zu minimieren.

Das Thema SVHC ist wiederum strategisch in der Konzernnorm Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität verankert. Die Registrierung, Bewertung und Beschränkung von Stoffen und Rohstoffen wird ebenfalls im Code of Conduct für Geschäftspartner gefordert. Hierzu zählen die Einhaltung internationaler Übereinkommen (Minamata-Übereinkommen, Stockholmer Übereinkommen) und Rechtsinstrumente zur Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe. Das Ergreifen von Maßnahmen, um den Einsatz von umwelt- oder gesundheitsgefährdenden Stoffen gemäß geltendem Recht und Konzernvorgaben zu vermeiden, zählt ebenfalls dazu.

Um diese strategische Verankerung zu verwirklichen, soll auch das Management von chemischen Substanzen weiter verbessert werden. Als ein weltweit führender Automobilhersteller und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen ist sich der Volkswagen Konzern der zunehmenden Bedeutung eines nachhaltigen Managements von chemischen Substanzen bewusst. Die rechtlichen und regulatorischen Anforderungen an das Chemikalienmanagement sind komplex und variieren in den globalen Märkten, in denen der Konzern tätig ist. Der Volkswagen Konzern sieht sich zur Einhaltung bestehender Vorschriften und zum verantwortungsvollen Umgang mit chemischen Substanzen, die für die Produkte, Tätigkeiten und Dienstleistungen benötigt werden, verpflichtet.

Zudem versteht der Volkswagen Konzern auch die Chemical Compliance als Querschnittsthema. Die notwendigen Prozesse für die Herstellung einer Compliance werden in bereits bestehende Managementsysteme integriert. Als weiteren Schritt wird Chemical Compliance in bestehende Richtlinien implementiert. Hierbei werden spezifische Rollen und Prozessanforderungen definiert.

Außerdem steht der Volkswagen Konzern im bedarfsorientierten Austausch mit seinen Beschäftigten, Lieferanten, Branchenverbänden und Aufsichtsbehörden, um den Einsatz gefährlicher Chemikalien zu reduzieren. Dies erstreckt sich von der Forschung und Entwicklung über die Konstruktion, die Produktion, den „Vertrieb" und die „Logistik" bis hin zur Wiederverwendung und zum Recycling der Produkte.

Weiterhin wird die Registrierung, Bewertung und Beschränkung von Stoffen und Rohstoffen im Code of Conduct für Geschäftspartner hervorgehoben. Die Geschäftspartner sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit, zum Beispiel krebserregenden, erbgutschädigenden oder fortpflanzungsgefährdenden Stoffen, zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Dabei sind das jeweils anwendbare Recht sowie die mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen.

Vermeidung der Verschmutzung von Luft und Wasser

Zur Vermeidung der Verschmutzung von Luft und Wasser spielen im Rahmen des Managementkonzepts Vermeidung von Umweltverschmutzung das Leitbild Umwelt goTOzero und das UCMS eine besondere Rolle. Im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory steht die Minimierung der Schadstoffeinträge an den Produktionsstandorten. Hierfür existieren spezifische Vorgaben, wie zum Beispiel Grenzwerte für Schadstoffkonzentrationen im Abwasser, die in Messberichten nachgewiesen werden müssen. Durch die Gestaltung der Produktionsstandorte soll darauf hingewirkt werden, dass die lokale Ressource Wasser durch ihre Nutzung nicht negativ beeinflusst wird. Es sollen keine Stoffe in ein Gewässer eingeleitet werden, die dessen natürlichen Zustand verschlechtern.

Der Volkswagen Konzern hat verschiedene Prozesse in seinen Geschäftsbereichen installiert, um auch den Sorgfaltspflichten aus dem LkSG in Bezug auf schädliche Bodenveränderungen, Gewässer- und Luftverunreinigungen und schädlichen Lärmemissionen zu entsprechen. Die Einführung dieser Prozesse wird durch eine Konzernrichtlinie unterstützt. Diese gibt einen Rahmen und Mindestanforderungen vor, wie ein UCMS in einer Organisation zu implementieren ist. Jede Gesellschaft entwickelt daraufhin eigene Prozesse, um diese Regeln einzuhalten. Im UCMS ist zudem ein Compliance- und Risikomanagementsystem integriert, das dazu dient, mit den Risiken der oben erwähnten Umweltmedien vorbeugend und frühzeitig umzugehen. Beispielsweise führen Produktionsstandorte in der Regel eine Umweltaspekteanalyse durch, wodurch mögliche Umweltrisiken aus Produktionsprozessen frühzeitig erkannt und bewertet werden können. Infolgedessen können die Verantwortlichen vorbeugende Maßnahmen zur Risikominimierung einleiten.

Die Anforderungen des Umweltmanagements gelten dabei über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Produkte und Dienstleistungen. Eine detaillierte Ausgestaltung der Prozesse liegt in der Verantwortung jeder kontrollierten Gesellschaft. Diese sind operativ tätig und gehören mehrheitlich zum Volkswagen Konzern und sind somit für die Umsetzung dieser Konzernrichtlinie zuständig und rechenschaftspflichtig. Zu den oben genannten Prozessen in Bezug auf das LkSG wird im Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)-Bericht zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten gemäß LkSG Stellung genommen.

Minimierung des Einsatzes besonders besorgniserregender Stoffe

Um Compliance in allen Märkten zu ermöglichen, müssen der Volkswagen Konzern und seine Lieferanten die Vorschriften, Gesetze und regulatorischen Vorgaben in den Zielmärkten einhalten. Darüber hinaus ist die Erfüllung von Standards, wozu unter anderem die Konzernnormen Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität und Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien gehören, ein verpflichtendes Vertragselement mit Lieferanten. Auf diese Weise wird auf die Einhaltung aller geltenden Materialregulierungen und -restriktionen hingewirkt.

Die Konzernnorm Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien beschäftigt sich mit der Registrierung, Bewertung und Beschränkung von chemischen Stoffen. Chemikalien, die als karzinogen,

keimzellmutagen und reproduktionstoxisch in Kategorie 1A oder 1B eingestuft wurden, sind grundsätzlich für den Einsatz verboten (Terminologie gemäß Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 – CLP). Über einen Einsatz kann nur in begründeten Ausnahmefällen unter Berücksichtigung des Substitutionsgebots entschieden werden. Besonders besorgniserregende Stoffe, beispielsweise nach Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 REACH, Artikel 57-2, sind weitgehend zu vermeiden und können im Einzelfall, nach Prüfung der längerfristigen Einsatzfähigkeit, abgelehnt werden.

Für die Steuerung der etwa 240 weltweit zu beachtenden Schadstoffgesetze, darunter Altfahrzeug-, Batterie-, Chemikalien- und Biozidgesetze sowie Anforderungen zu Innenraumemissionen, wurde der Vorschriftenkoordinator/Vorschriftenexperten (VKO/VEX)-Prozess in der technischen Entwicklung implementiert. Dieser ist in einem eigenen Konzernprozessstandard definiert. Die Umsetzung und die interne/externe Kommunikation erfolgen durch die Konzernnorm Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität, welche einen Bezug auf die GADSL (www.gadsl.org) nimmt. Die Einhaltung wird seit dem Jahr 2000 durch die Beteiligung am International Material Data System (IMDS) (www.imdsystem.com) und durch das konsequente Einfordern von Lieferantendaten zur chemischen Zusammensetzung von Bauteilen und Materialien in den Fahrzeugen geprüft. Alle IMDS-Daten werden nach der jeweils anwendbaren Gesetzgebung geprüft.

Die Konzernnorm Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität fordert eine grundsätzliche Vermeidung der Verwendung von SVHC im Sinne der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006, die in der Kandidatenliste der ECHA enthalten sind. Übergesetzlich fordert der Volkswagen Konzern, dass zulassungspflichtige Stoffe des Anhangs XIV der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006 in der Regel bei Neuentwicklungen nicht mehr verwendet werden, auch wenn die Zulassungspflicht erst nach Serieneinsatz in Kraft tritt.

Darüber hinaus wird für Liefergegenstände, welche für die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie Verordnung relevant sind, mit fachlicher und technischer Unterstützung vom Lieferanten eine Alternativenprüfung für die Verwendung von Stoffen (im Anwendungsbereich von Anlage C des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission) durchgeführt. Dieser Anwendungsbereich umfasst unter anderem die SVHC. Im fahrzeugbezogenen Geschäft hat der Volkswagen Konzern bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert, mit dem Ziel, die Stoffe, welche für die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie Verordnung relevant sind, grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend bezieht der Konzern in seine Analysen fahrzeugbezogene Materialien und Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge ein, um die Substituierbarkeit der SVHC sowie weiterer taxonomie relevanter Stoffe unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen.

Die Geschäftspartner sind weiterhin verpflichtet, die Anforderungen, basierend auf internationalen Übereinkommen und anderen Rechtsinstrumenten in Bezug auf die Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe, einzuhalten. Insbesondere die Anforderungen des Minamata-Übereinkommens vom 10. Oktober 2013 über Quecksilber und des Stockholmer Übereinkommens vom 23. Mai 2001 über persistente organische Schadstoffe (POP) sowie die entsprechenden anwendbaren Durchführungsvorschriften auf nationaler und supranationaler Ebene müssen befolgt werden.

Vermeidung von Vorfällen und Notsituationen

Der Volkswagen Konzern gibt den kontrollierten Gesellschaften vor, dass Notfallpläne und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vorzuhalten sind, die speziell auf die unternehmensspezifischen Umweltrisiken zugeschnitten sind und darauf abzielen, negative Umweltauswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren. Zu den konkreten Maßnahmen zählen beispielsweise die Kommunikation von Notfallplänen an Beschäftigte, relevante Bereiche und Auftragnehmer sowie die Qualifizierung zur Gefahrenabwehr. Die Kommunikation ist dabei den einzelnen Gesellschaften überlassen und kann beispielsweise durch Aushänge, Unterweisungen oder Schulungen erfolgen. Des Weiteren zählen dazu das Testen und Überprüfen der Notfallpläne sowie die Sicherstellung von Ressourcen zur fachlichen Beratung im Falle eines Ereignisses.

Im Falle von wesentlichen baulichen oder betrieblichen Änderungen sollen die Notfallpläne überprüft und aktualisiert werden. Dabei werden Erfahrungen aus Übungen oder tatsächlichen Notfallmaßnahmen berücksichtigt. Die Frequenz der durchgeführten Übungen liegt in der Verantwortung jeder Gesellschaft, die für die Umsetzung der entsprechenden Konzernrichtlinie zuständig und rechenschaftspflichtig ist (siehe Abschnitt

„Übergreifende Informationen zu den Managementkonzepten" des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement" für weiterführende Informationen zum Geltungsbereich).

ZIELE: UMWELTVERSCHMUTZUNG

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete spezifische Kennzahl UEP berücksichtigt unter anderem die VOC-Emissionen im Zusammenhang mit der Produktion von Fahrzeugen und Komponenten. Die Zielvorgabe in Bezug auf die Kennzahl UEP hat somit einen direkten Bezug zur Luftverschmutzung.

Durch das Impact-Points-Ziel zur Reduktion der absoluten Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte besteht ebenfalls ein Zielbezug hinsichtlich Emissionen in Luft und Gewässer. Über den Umweltaspekt Luftschadstoffe werden die Luftemissionen von VOC, Stickoxiden und Staub, CKW und FKW bei der Produktion berücksichtigt. Daneben werden über den Umweltaspekt Abwasser Emissionen im Hinblick auf Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB), Stickstoff, Phosphor, Nickel und Zink in Gewässer berücksichtigt.

Die Site Checklist weist zudem die Handlungsfelder Schadstoffe und Wasser auf. Sie umfasst beispielsweise Kriterien wie den Einsatz von VOC-reduzierten Spülverdünnern und Lacken, Vorgaben zu VOC-Emissionen aus Lackierereien, die Begrenzung von Staubemissionen, den Verzicht auf den Einsatz von Schwermetallen und gefährlichen Stoffen sowie Grenzwerte für die Einleitung von Chlorid, Sulfat, Nickel, Zink, Mangan und CSB in das Abwasser.

Prävention und Kontrolle von besonders besorgniserregenden Stoffen

In Bezug auf die Prävention und Kontrolle von SVHC sind für die Produktionsstandorte keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Es wird derzeit an einer systematischen Datenerfassung gearbeitet, um eine vollständige quantitative Berichterstattung zu ermöglichen. Herausforderungen bei der Datenerfassung und bei der Quantifizierung sind sowohl die hohe Anzahl der Substanzen als auch die Konzentrationsangaben von SVHC in chemischen Gemischen, welche durch die Lieferanten oftmals nur innerhalb von Konzentrationsspektren angegeben werden.

Der Volkswagen Konzern und die Betreiber der Standorte der einzelnen Marken handeln stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Sollten SVHC während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden oder im Fahrzeug vorhanden sein, so sind diese im Vorfeld durch interne Chemikalienmanagementprozesse und -systeme erfasst, überprüft und freigegeben. Zusätzlich implementiert der Volkswagen Konzern Prozesse, um SVHC generell zu vermeiden und auf Substituierbarkeit zu prüfen. Ein Beispiel ist die Überprüfung der Substituierbarkeit und damit die Reduktion von SVHC während der Fahrzeugproduktion und in Bauteilen von vollelektrischen Fahrzeugen gemäß der EU-Taxonomie Verordnung.

Angabe zum Treiber der Zielsetzungen

Die freiwillig gesetzten Ziele hinsichtlich der Kennzahl UEP, der Impact Points und der Site Checklist stehen jeweils in Bezug zum Thema Umweltverschmutzung. Grundsätzlich hält sich der Volkswagen Konzern an die geltenden Emissionsvorschriften, beispielsweise übergeordnet die der EU-Richtlinie über Industrieemissionen (2010/75/EU), kurz IED, sowie nationale Vorgaben, wie zum Beispiel die deutsche Abwasserverordnung (AbwV).

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: UMWELTVERSCHMUTZUNG

Einhaltung gesetzlicher Vorschriften hinsichtlich Chemikalien und besonders besorgniserregender Stoffe

Für die Anforderungen an die Chemical Compliance gibt es kein separates Managementsystem. Diese Anforderungen werden bereits fortlaufend durch die operativen Organisationen sowie die Lieferanten erfüllt und sollen zukünftig in bestehende Managementsysteme integriert werden. Auf diese Weise soll das Risiko beim Umgang mit Chemikalien und SVHC im Volkswagen Konzern in den Strukturen des Drei-Linien-Modells des Institute of Internal Auditors (IIA) gesteuert werden. Dabei umfasst die erste Linie das operative Risikomanagement in den Geschäftsbereichen, die zweite Linie das konzernweite Risikomanagement und die dritte Linie die interne Revision, die die Wirksamkeit der ersten beiden Linien überprüft. Die Werkzeuge zur Identifi-

zierung und Umsetzung der spezifischen Anforderungen werden hierbei durch die eingesetzten Managementsysteme bereitgestellt. Neben den Tools der Managementsysteme werden regulatorische Vorgaben auch durch den VKO-/ VEX-Prozess der zweiten Linie identifiziert und innerhalb der Organisation zielgerichtet verteilt. Für die Prüfung von materialbezogenen Vorgaben wird in der zweiten Linie auf die Daten des internen Material Information System (MISS) zugegriffen. Datengrundlage sind die Daten der Lieferanten aus dem IMDS.

Neben dem kontinuierlichen Risikomanagement durch das Drei-Linien-Modell hat der Volkswagen Konzern im fahrzeugbezogenen Geschäft bereits heute Vorgaben und Prozesse zum Management von regulatorischen Vorgaben (VKO/VEX) und internen Anforderungen (zum Beispiel mittels der Konzernnormen Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität, Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien) etabliert, die vorsehen, dass SVHC zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend werden gemäß den Anforderungen der EU-Taxonomie Verordnung fahrzeugbezogene Chemikalien und Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge analysiert und die Substituierbarkeit von SVHC in diesen Produkten gemeinsam mit den Lieferanten unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien geprüft. Eine konkrete Übersicht über die betrachteten Bauteile findet sich im Kapitel „EU-Taxonomie" des Volkswagen Konzerns.

Vermeidung und Kontrolle von Emissionen ins Wasser

Im Sinne des Gewässerschutzes leitet der Volkswagen Konzern keine unbehandelten Abwässer, welche durch Aktivitäten des Konzerns entstehen, in aufnehmende Gewässer ein. Schadstoffe im Abwasser, die in einer biologischen Kläranlage nicht entfernt werden können, werden üblicherweise mittels Vorbehandlungsanlagen entfernt. Um Fette, Öle und Emulsionen zu entfernen, wurden beispielsweise Abscheider für Leichtflüssigkeiten und Fette, Verdampferanlagen und Ölskimmer installiert. Dagegen werden Schwermetalle durch physikalisch-chemische Fällungsverfahren entfernt. CSB wird durch Adsorption, Filtration oder Flotationsverfahren weitgehend eliminiert. Vor der Einleitung wird das vorbehandelte Abwasser zum Beispiel mittels Membranbioreaktor (MBR) biologisch aufbereitet, um potenzielle Schadstoffe wie Phosphor und Stickstoff zu entfernen. Sofern das Abwasser nicht am Produktionsstandort selbst aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage oder die fachgerechte Entsorgung als Abfall.

Entsprechend der strategischen Vision der Zero Impact Factory werden bezüglich Schadstoffen im Abwasser weitere Maßnahmen in der Produktion angestrebt: So soll im Sinne des präventiven Gewässerschutzes beim Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen kontinuierlich darauf geachtet werden, dass die zugehörigen Behälter mit einer zweiten Barriere zur Rückhaltung im Schadensfall ausgestattet sind. Ferner werden in der Site Checklist Maximalkonzentrationen für die Einleitung bestimmter Schadstoffe ins Abwasser genannt, unbenommen von gesetzlichen oder genehmigungsseitigen Vorgaben am jeweiligen Standort.

Die Einhaltung von Messverpflichtungen wird durch regelmäßige Abwasseranalytik gewährleistet, deren Häufigkeit je nach Schadstoff unterschiedlich ist und sich nach den gesetzlichen und internen Vorgaben richtet (in bestimmten Fällen wird mehrmals täglich beprobt).

Vermeidung und Kontrolle von Luftemissionen

Der Volkswagen Konzern ist bestrebt, seine Luftemissionen aus eigenen Aktivitäten sowie aus seiner Lieferkette fortlaufend zu reduzieren. Innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeiten dient, neben den Maßnahmen zur Einhaltung aller gesetzlichen Anforderungen, das Impact-Points-Ziel zur Reduktion der absoluten Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte, welches ebenfalls Emissionen in Luft berücksichtigt.

Zusätzlich werden über die Site Checklist Kriterien definiert, die zum Beispiel den Einsatz von VOC-reduzierten Spülverdünnern und Lacken, Vorgaben zu VOC-Emissionen aus Lackierereien und die Begrenzung von Staubemissionen beinhalten.

In der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner die Emission von Luftschadstoffen reduzieren, indem die Geschäftspartner geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen sollen.

Durch die Transformation des Portfolios hin zur Elektromobilität leistet der Volkswagen Konzern gleichsam einen Beitrag, um die lokale Luftqualität durch eine Verringerung der Emissionen von Stickoxiden sowie

Feinstaub zu verbessern (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ des Kapitels „Klimawandel“).

Engagement in der vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungskette für Rohstoffe

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten erhebliche Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken verbunden, wie beispielsweise Luft- und Wasserverschmutzung sowie Entwaldung. Um höhere Transparenz zu ermöglichen, veröffentlicht der Konzern einen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Rahmen des RMDDMS für die nachhaltige Rohstoffbeschaffung detailliert dargestellt.

Das RMDDMS umfasst fortlaufende risikobasierte Due-Diligence-Prüfungen zur Identifizierung und Bewertung tatsächlicher und potenzieller negativer Auswirkungen sowie potenzieller Menschenrechtsrisiken in der Lieferkette. Insbesondere die Lieferketten zur nachhaltigen Rohstoffbeschaffung erfordern einen besonderen Fokus, da die Risikoanalyse des Volkswagen Konzerns eine hohe Exposition gegenüber menschlichen und ökologischen Risiken aufzeigt, die bei indirekten Lieferanten häufiger auftreten können. Für Rohstoffe mit einem erhöhten Risiko bietet das RMDDMS zusätzliche Bewertungen, die Maßnahmen zur Risikominderung und Prävention systematischer Risiken sowie deren Wirksamkeitsüberprüfung ermöglichen. Momentan werden 18 besonders risikobehaftete Rohstoffe erfasst, dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, die seltenen Erden, Magnesium und Baumwolle.

Ein Hauptinstrument des RMDDMS sind Audits, welche zur Bewertung von Risiken in den tiefergelagerten Lieferketten des Volkswagen Konzerns und zur Ermittlung von Maßnahmen zur Risikominderung dienen. Sie ergänzen andere Instrumente der Rohstoff-Due-Diligence und fördern Transparenz, Compliance sowie eine Kultur der ständigen Verbesserung und des Dialogs in der gesamten vorgelagerten Lieferkette. Weitere Maßnahmen, die sich aus dem RMDDMS ableiten lassen, werden im Rahmen des Kapitels „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ beschrieben.

Bei dem Engagement zur Verbesserung der Lieferkette nimmt der Volkswagen Konzern auch seine Geschäftspartner in die Verantwortung. Aus diesem Grund fordert der Code of Conduct für Geschäftspartner die Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe) zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden.

Der Volkswagen Konzern zielt auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen ab und setzt dabei auf die fünf Schritte der Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) sowie auf die Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas. Dementsprechend dürfen Geschäftspartner bei Schmelzhütten oder Raffinerien von Materialien nur solche Rohstoffe verwenden, die die Anforderungen des Leitfadens der OECD für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten erfüllen. Zudem müssen diese von der Responsible Mineral Initiative (RMI) oder ähnlichen Organisationen geprüft worden sein. Der Volkswagen Konzern erwartet von seinen Lieferanten, dass alle Mineralien aus konfliktbetroffenen Schmelzbetrieben vermieden werden. Ziel ist es jedoch nicht, die Beschaffung von Konfliktmineralien oder anderen Produkten zu verbieten, die aus Konflikt- und Hochrisikogebieten stammen, sondern die Beschaffung aus verantwortungsvollen Quellen innerhalb dieser Regionen zu fördern. Die Identifizierung der 3TG-Schmelzen und Raffinerien, die von den Lieferanten oder Unterlieferanten genutzt werden, muss jährlich offengelegt werden. In Anlehnung an internationale Best Practices erwartet der Volkswagen Konzern zudem von seinen Lieferanten das Ausfüllen von Conflict Mineral Reporting Templates (CMRT). Neben der Identifizierung der Schmelzen und Raffinerien ermöglicht diese Vorlage auch die Bestimmung der Herkunftsländer des abgebauten Materials. Die Übereinstimmung mit den OECD-Leitlinien wird durch den Responsible Minerals Assurance Process (RMAP) der RMI bewertet. RMAP ist eine unabhängige Bewertung der Managementsysteme und Beschaffungspraktiken von Schmelzhütten/Raffinerien durch Dritte, um die Konformität zu bestätigen. Um das Engagement für

verantwortungsvolle Lieferketten für Konfliktmineralien zu unterstreichen, veröffentlicht der Volkswagen Konzern freiwillig einen CMRT, um vollständige Transparenz zu schaffen.

METRIKEN: UMWELTVERSCHMUTZUNG

Luft- und Wasserverschmutzung

Kennzahlen von Emissionen in Luft und Wasser

Nachfolgend sind die Kennzahlen dargestellt, die konzernweit erhoben werden. Falls an europäischen Produktionsstandorten für weitere Luft- oder Wasseremissionen Schwellenwerte gemäß Europäischem Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister (E-PRTR) überschritten werden, melden die Standorte diese im Rahmen ihrer jährlichen Berichtspflichten an die zuständigen Behörden.

LUFT- UND WASSEREMISSIONEN

		2024		2023	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Luftemissionen					
VOC[1]	t	10.963	979	10.635	1.384
CKW	t	5,7	4,2	8,3	5,5
FKW	t	22,6	6,1	27,4	7,5
NO_x[1]	t	1.126,1	332,0	1.209,5	334,1
SO_2[1, 2]	t	0,0	371,4	399,3	378,9
Staub (PM10)[1, 2]	t	148,4	0,0	138,0	0,0
CO[1, 2]	t	0,0	0,0	0,0	0,0
Wasseremissionen					
TOC[1, 2]	t	463,1	157,9	578,9	259,3
Zink[1, 2, 3]	t	2,2	0,3	-	-
Nickel[1, 2, 3]	t	2,6	0,2	-	-
Fluorid gelöst[1, 2, 3]	t	26,6	17,9	-	-

1 Nur Standorte, die den Schwellenwert gemäß E-PRTR (Anhang II) überschreiten.
2 Die Standorte von TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.
3 Für das Berichtsjahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

Beschreibung der Messmethoden

In der Konzernnorm 98000 sind Indikatoren für Emissionen definiert, um deren einheitliche Erhebung an den Standorten des Volkswagen Konzerns zu ermöglichen. Dabei werden unter anderem Schadstoffeinleitungen in Abwässer wie Zink, Nickel, CSB, gesamter organischer Kohlenstoff (TOC) und gelöstes Fluorid sowie Luftemissionen wie Staub, VOC, Stickoxide (NO_x), Schwefeldioxid (SO_2), CKW und FKW erfasst. Es gilt die Erfassungshierarchie gemäß Konzernnorm 98000 in Verbindung mit den in der Norm beschriebenen zulässigen Messverfahren. Diese sind parameterspezifisch und basieren auf dem aktuellen Stand der Technik.

Kontextinformationen zu Luftverschmutzung

Die Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns erfassen, unabhängig von nationaler Gesetzgebung oder behördlichen Auflagen, eine Reihe von umweltrelevanten Luftemissionen. Dies umfasst unter anderem Kältemittel, welche klimawirksame CKW oder FKW enthalten und für die aus stationären Anlagen emittierte Mengen erfasst werden. Emissionen aus Verbrennungsprozessen, wie Stickoxide, Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid, sind mittels Multiplikation der eingesetzten Brennstoffmengen mit länderspezifischen Emissionsfaktoren zu ermitteln, sofern keine genaueren, standortspezifischen Emissionsfaktoren vorliegen. Des Weiteren werden VOC-Emissionen erfasst, die hauptsächlich bei Lackierprozessen entstehen. Bei der Ermittlung der VOC-Emissionen sind mindestens diejenigen Emissionen zu erfassen, die durch nationale Gesetzgebungen oder Anlagengenehmigungen gefordert werden. VOC-Emissionen aus Lackieranlagen sind für alle Fahrzeugserienlackieranlagen zu ermitteln. Werden VOC-Emissionen in einer Thermischen Nachverbrennung (TNV) oder Regenerativen Nachverbrennung (RNV) verbrannt, sind die entstehenden CO2-Emissionen ebenfalls zu erfassen. Hinsichtlich der Erfassung von Feinstaub mit einem Durchmesser von 10 µm oder kleiner

(Particulate Matter 10 – PM10) ist eine Erfassung der Gesamtstaubmenge und anschließende Umrechnung in PM10 mittels Umrechnungsfaktoren zulässig.

Kontextinformationen zu Wasserverschmutzung

Das Erhebungsintervall sowie die Analytikmethoden der im Abwasser enthaltenen Schadstoffkonzentrationen richten sich nach den Vorgaben aus den Standortgenehmigungen und/oder relevanten Gesetzen (in Deutschland zum Beispiel die AbwV) und variieren je nach Schadstoff zwischen quartalsweiser Messung bis hin zu täglicher Messverpflichtung. Darüber hinaus setzt die Konzernnorm 98000 gewisse Mindeststandards für bestimmte Schadstoffe, deren Beprobung mindestens quartalsweise erfolgen und sich an relevanten ISO-Normen orientieren soll. Ferner soll der Analytikumfang mindestens 80 % der Gesamtabwassermenge eines Standortes repräsentieren. Für die Messung von gelöstem Fluorid im Abwasser ist die DIN EN ISO 10304-1 anzuwenden. Zur Messung des TOC sind die Vorgaben der DIN EN 1484 anzuwenden, wobei alternativ eine Messung des CSB und anschließende Umrechnung in TOC zulässig ist. Für die Emission von Zink und Nickel sind die Vorgaben der DIN EN ISO 11885 zu verwenden. Die berichteten jährlichen Emissionsmengen ins Abwasser ergeben sich üblicherweise durch Multiplikation der gemessenen Abwasservolumina und den gemittelten, analytisch bestimmten Konzentrationen der jeweiligen Schadstoffe.

Prozesse zur Erfassung und Bilanzierung

Die Bereitstellung der Umweltindikatoren liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung des jeweiligen Standorts. Die Umweltindikatoren werden gemäß Konzernnorm 98000 im UIS erfasst und auf Konzernebene validiert. Die Standorte müssen darauf hinwirken, dass die Umweltindikatoren für jedes festgelegte Erfassungsintervall nach der gleichen Systematik ermittelt werden. Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, die einen vorgegebenen Toleranzwert überschreiten, müssen begründet werden.

Informationsquellen

Die Festlegung zulässiger Messverfahren orientiert sich grundsätzlich an nationalen und internationalen Gesetzen und Verordnungen (zum Beispiel deutsches Bundesimmissionsschutzgesetz, europäische F-Gase-Verordnung), international anerkannten Normen und Standards (zum Beispiel GHG Protocol, ISO-Normen), branchenspezifischen Vorgaben (zum Beispiel VDA-Emissionsfaktoren) sowie wissenschaftlichen Erkenntnissen (zum Beispiel IPCC-Sachstandsberichte).

Begründung für die Wahl einer alternativen Methodik zur Emissionsquantifizierung

Gemäß der Messhierarchie der Konzernnorm 98000 sind Umweltdaten vorrangig messtechnisch zu erheben. Wenn direkte und vollständige Messungen technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind, können messtechnisch begründete Berechnungen oder auf Annahmen basierende Hochrechnungen durchgeführt werden. Dies gilt auch, wenn Berechnungen oder Hochrechnungen zu Ergebnissen führen, die hinsichtlich ihrer Genauigkeit mit der direkten Messung gleichwertig sind. Die Entscheidung über die Erhebungsmethodik erfolgt auf Standortebene. Die Annahmen sind hierbei standortspezifisch und werden stichprobenartig überprüft.

Standard, Unsicherheitsgrad und Schätzungsbandbreite

Entsprechend der Messhierarchie der Konzernnorm 98000 hat die direkte Messung physikalischer Größen Vorrang vor der Berechnung aus Messgrößen. Mit geringster Priorität erfolgen Schätzungen mittels nachvollziehbarer Annahmen.

Besonders besorgniserregende Stoffe

Zur Erfassung der besonders besorgniserregenden Stoffe wird die IMDS-SVHC-Liste der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) als Grundlage verwendet, welche sich aus der ECHA-Kandidatenliste ableitet.

Gesamtmenge an SVHC, die während der Produktion erzeugt oder verwendet oder beschafft werden

Sofern SVHC als solche (Stoffe) oder in Gemischen während der Fahrzeugproduktion eingesetzt oder während des Produktionsprozesses ein Bestandteil des Produkts Automobil werden, sind diese im Vorfeld durch interne Chemikalienmanagementprozesse überprüft, erfasst und freigegeben worden. Eine stoffbezogene Mengenauswertung der SVHC kann auf Konzernebene aktuell nicht vollumfänglich durchgeführt werden. Derzeit wird zusammen mit der „Beschaffung" ein Ansatz zur Mengenerfassung für alle SVHC als solche (Stoffe) oder in Gemischen (SVHC > 0,1 M %), die während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden, erarbeitet. Dies soll zukünftig die Erfassung der Gesamtmenge an beschafften und eingesetzten SVHC [kg/a] ermöglichen.

Sofern im Produktionsprozess unterschiedliche chemische Substanzen zusammengebracht werden, zum Beispiel in Prozessbädern, ist die Bildung neuer chemischer Verbindungen in geringem Umfang möglich. Diese werden aktuell aufgrund der geringen Mengen nicht erfasst.

Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion in Form von Emissionen verlassen

Der Volkswagen Konzern und die Betreiber in den Standorten der einzelnen Marken handeln stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Standorte und Anlagentechnik sind gemäß diesen Vorgaben durch die Behörden genehmigt. Dies gilt insbesondere für umweltrelevante Anlagen, deren Betrieb zu Emissionen in Luft und Wasser führen, sodass in deren Anlagengenehmigungen weitreichende Betreiberpflichten festgelegt wurden. Im Rahmen solcher Nebenbestimmungen werden auch wiederkehrende Emissionsmessungen zur Wahrung geltender Grenzwerte durchgeführt.

Zur konzernweiten Sicherstellung der Einhaltung aller bindenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit produktionsbedingten Emissionen, hat der Volkswagen Konzern das Drei-Linien-Modell implementiert, welches unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung" beschrieben ist.

Derzeit existiert kein Grenzwert, der den gesamten Umfang aller bekannten SVHC abdeckt. Ebenso gibt es keine Messmethode zur Erfassung des Gesamtspektrums aller SVHC. Daher ist die Datenerhebung dieser Emissionen nach aktuellem Stand der Technik nicht möglich.

Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Die Berechnung der Gesamtmenge erfolgt jeweils pro SVHC. Hierfür wird zunächst der Gewichtsanteil je SVHC für jedes SVHC-enthaltende Bauteil bestimmt (Schwellenwert 0,1 % je kleinster betroffener Artikel im Bauteil, gemäß REACH Artikel 33) und für die entsprechenden Referenzfahrzeuge (ID.4 und Tiguan) aufsummiert (weiterführende Informationen zu den Referenzfahrzeugen siehe Abschnitt „Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft" des Kapitels „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft"). Basierend auf Produktionszahlen der Elektro- beziehungsweise Verbrennerfahrzeuge wird die Berechnung der Gesamtmengen je SVHC durchgeführt. Abschließend erfolgt eine Zuordnung der SVHC in die zu berichtenden Gefahrenklassen. Da einzelne Substanzen mehreren Gefahrenklassen zugeordnet werden können, entspricht die übergeordnete Gesamtmenge aufgrund doppelter Erfassung nicht der Summe der einzelnen Gefahrenklassen. Um dennoch eine Gesamtsumme der verwendeten SVHC anzugeben, wird in der nachfolgenden Tabelle das Gesamtgewicht pro Stoff jeweils ausschließlich einer Gefahrenklasse zugeordnet.

Zudem sind im Weiteren die SVHC-Angaben zum Porsche AG Konzern und zur TRATON GROUP angegeben, exklusive einer Berücksichtigung von MAN Energy Solutions. Die Werteermittlung erfolgt dabei wie vorhergehend beschrieben.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM VOLKSWAGEN KONZERN

Gefahrenklasse	Einheit	2024 Elektrofahrzeuge	2024 Verbrennerfahrzeuge
Kanzerogen (Artikel 57a)	t	6	73
Mutagen (Artikel 57b)	t	-	-
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	t	5.398	39.365
PBT (Artikel 57d)	t	0,5	5
vPvB (Artikel 57e)	t	6	151
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Umwelt)	t	7	58
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit)	t	0,004	0,1
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit)	t	4	0,2
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit)	t	0,3	26
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt (Artikel 57f)	t	0,3	26
Gesamtsumme der besonders besorgniserregende Stoffe als Bestandteil des Produktes	t	5.421	39.672

Gesamtmenge an SVHC, die beim Porsche AG Konzern die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Die Ermittlung der SVHC-Mengen basiert auf einem Referenzfahrzeugansatz. Dabei wird für jedes der fünf Fahrzeugsegmente (zweitürige Sportwagen, Sport-Utility-Vehicle (SUV) Verbrenner, SUV BEV, Limousine Verbrenner, Limousine BEV) ein Fahrzeugmodell ausgewertet. Über die Produktionsstückzahlen werden die SVHC-Mengen des Referenzfahrzeuges auf die im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge pro Segment hochgerechnet. Zuletzt werden segment-übergeordnete Summen pro Substanz gebildet und die Substanzen, den Gefahrenklassen für besorgniserregende Substanzen zugeordnet.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM PORSCHE AG KONZERN

Gefahrenklasse	Einheit	2024
Kanzerogen (Artikel 57a)	t	14
Mutagen (Artikel 57b)	t	0
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	t	2.832
PBT (Artikel 57d)	t	0
vPvB (Artikel 57e)	t	7
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Umwelt)	t	15
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit)	t	0
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57 f - Menschliche Gesundheit)	t	5
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57 f - Menschliche Gesundheit)	t	0
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit (und/oder) die Umwelt (Artikel 57 f)	t	10
Gesamtmenge der besonders besorgniserregenden Stoffe als Bestandteil des Produktes	t	2.883

Gesamtmenge an SVHC, die bei der TRATON GROUP die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Zur Ermittlung der Mengen (SVHC) verwendet die TRATON GROUP den Bleigehalt in Starterbatterien, da dieser gemäß einer Studie von MAN Truck & Bus 98 % der gesamten SVHC in einem typischen Lkw ausmacht. Für das Jahr 2024 entspricht die Menge an SVHC in den Produkten einer Gesamtmenge von 24.780 Tonnen.

Wasser

Wasser ist eine wertvolle Ressource. Wir verbinden nachhaltiges Wassermanagement mit vielen Aspekten: wir wollen unter anderem den Frischwasserverbrauch reduzieren, Wasser effizienter nutzen und Grundwasserschutz stärken.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkung im Bereich Wasser

Wasser ist eine unverzichtbare Ressource im Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns und wird an verschiedenen Stellen sowohl innerhalb des eigenen Produktionsprozesses als auch in besonders großem Maße in der vorgelagerten Lieferkette zur Rohstoffgewinnung und -verarbeitung benötigt. Auch in der Nutzungsphase von Fahrzeugen ist ein relevanter Wasserverbrauch festzustellen, zum Beispiel durch Fahrzeugwäsche oder die Herstellung von Kraftstoffen. Die Nutzung großer Mengen Wasser führt insbesondere in Regionen mit geringer Verfügbarkeit zu Wasserstress und kann zur Erschöpfung von Grundwasserreserven, zur Beeinträchtigung von Ökosystemen und zur Verstärkung sozialer Spannungen beitragen. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als langfristig wirkende, tatsächliche Auswirkung identifiziert, die negativ auf die Umwelt wirkt.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung durch Wassernutzung wird im Geschäftsmodell, der Strategie und der Wertschöpfungskette des Konzerns berücksichtigt. Übergeordnet ist die schonende Nutzung von Ressourcen, darunter auch Wasser, in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Daraus abgeleitet findet sich die Steigerung der Ressourceneffizienz auch als eines der Handlungsfelder im Leitbild Umwelt goTOzero wieder. Dabei wird konsequent auf die Förderung von Wiederverwendungs- und Recyclingansätzen in der gesamten Wertschöpfungskette gesetzt.

Für die eigenen Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns sind die Kreislaufführung von Brauchwasser und die damit verbundene Reduktion der Frischwassernutzung in der strategischen Vision der Zero Impact Factory verankert. Konkret wird angestrebt, die Wasserentnahme an Standorten zur Herstellung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 2035 um 30 % gegenüber 2018 zu senken. An ausgewählten Hot-Spot-Standorten in Gebieten mit Wasserstress soll die Wasserentnahme sogar um 40 % gesenkt werden. Durch das Commitment zur Erreichung dieses Zieles wird zu einer Mitigation der identifizierten Auswirkungen durch Wassernutzung beigetragen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet die Geschäftspartner geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen. Indem die Geschäftspartner bestätigen, entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten und an relevante Geschäftspartner weiterzugeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden.

MANAGEMENTKONZEPT: WASSER

Managementkonzept nachhaltiges Wassermanagement

Das Wassermanagement des Volkswagen Konzerns ist in einem zugehörigen Managementkonzept verankert. Ein Schwerpunkt hierbei ist die Schonung der Ressource Wasser. Entsprechend der Strategie regenerate+ arbeitet der Volkswagen Konzern daran, den Bedarf an primären Rohstoffen inklusive Wasser fortlaufend zu reduzieren.

Mit seinem Leitbild Umwelt strebt der Volkswagen Konzern zudem an, Ressourcen zu schonen. Im Hinblick auf Wasser soll dies durch die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie die Förderung von Wiederverwendungsansätzen erreicht werden. Ein weiteres Handlungsfeld des Leitbilds stellt der Schutz von Ökosystemen und eine damit einhergehende Reduzierung schädlicher Emissionen in Gewässer dar.

Im Rahmen der konzernweiten strategischen Vision Zero Impact Factory steht das Thema Wasser ebenfalls im Fokus. Die Produktionsstandorte sollen so gestaltet werden, dass die lokale Ressource Wasser durch die Nutzung möglichst wenig negativ beeinflusst wird. Konkret zielt die Zero Impact Factory auf die Reduzierung der Wasserentnahme, die Steigerung der Wasserwiederverwendung, den verantwortungsvollen Einsatz von Wasser, insbesondere in Gebieten mit Wasserstress, die Minimierung des Eintrags wassergefährdender Stoffe sowie die Umsetzung des Verschlechterungsverbotes der ökologischen und chemischen Wasserqualität des aufnehmenden Gewässers ab.

Zudem ist im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert, dass die Geschäftspartner verpflichtet sind, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Wasserverbrauch an ihren Standorten und bei Geschäftspartnern entlang der Lieferkette zu minimieren. Die Maßnahmen sollen darauf hinwirken, dass sie keine Wasserverschmutzungen verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Trinkwasser führen könnten.

In der nachgelagerten Wertschöpfungskette ist es dem Volkswagen Konzern nicht möglich, die relevanten Wasserverbräuche mittels eigener Hebel zu regulieren.

Wassermanagement im Unternehmen

Wasser wird innerhalb der Produktionsstandorte für zahlreiche Zwecke benötigt, beispielsweise in der Lackiererei, zu Kühlzwecken oder im Sanitärbereich. An vielen Stellen ist der Einsatz von Frischwasser erforderlich, das zu etwa zwei Dritteln von externen Lieferanten wie kommunalen Wasserverbänden bezogen wird. Etwa ein Drittel der Wasserentnahme wird durch die Nutzung von eigenen Brunnen, Niederschlagswasser oder die Entnahme aus Oberflächengewässern gedeckt. Die Produktionsstandorte sind Teil der lokalen Wasserkreisläufe und beeinflussen durch Wasserentnahme, Aufbereitung sowie Einleitung von Abwasser die zur Verfügung stehenden Wasserressourcen.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die interne Wasseraufbereitung zunehmend an Bedeutung. Immer mehr Standorte beginnen, ihr aufbereitetes Abwasser in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, im Sanitärbereich oder zu Bewässerungszwecken wiederzuverwenden, wodurch sie ihre Wasserentnahme reduzieren. Ein geschlossener Kreislauf und das Recycling von Kühl- oder Prozesswasser senken den Frischwasserverbrauch und das Abwasseraufkommen und tragen so zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit der Ressource Wasser bei. Dabei strebt der Volkswagen Konzern die höchstmögliche technische Aufbereitungsstufe an und leitet keine unbehandelten Abwässer in Vorfluter ein. Beinahe alle Standorte verfügen über Vorreinigungsanlagen, die schädliche Substanzen aus dem Abwasser entfernen (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ des Kapitels „Umweltverschmutzung“). Sofern Abwasser nicht am Standort aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage beziehungsweise im Einzelfall die Entsorgung als Abfall.

Wasserentnahme in Wasserrisikogebieten

Die Nutzung von Frischwasser in der Fahrzeugproduktion kann die Wasserverfügbarkeit in der Region beeinflussen. Ein Teil der Wasserentnahme des Volkswagen Konzerns erfolgt an Standorten, die sich in Gebieten mit Wasserstress befinden. In diesen Gebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Wasser besonders essenziell, um eine weitere Verknappung zu vermeiden. Daher legt der Volkswagen Konzern im Rahmen der strategischen

Vision Zero Impact Factory einen besonderen Fokus auf die Reduzierung der Wasserentnahme und die Effizienz der Wassernutzung in Gebieten mit Wasserstress.

Die Schonung von Ressourcen ist im Leitbild Umwelt goTOzero des Volkswagen Konzerns verankert. Gemeinsam mit Geschäftspartnern will der Volkswagen Konzern die Beanspruchung natürlicher Ressourcen auch entlang seiner Lieferkette verringern.

Im Vergleich zwischen Produktionsstandorten und der Lieferkette fällt der überwiegende Teil der Wasserentnahme innerhalb der Lieferkette an, insbesondere durch die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet die Geschäftspartner geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen, wobei wasserarmen Regionen Vorrang eingeräumt wird.

Indem die Geschäftspartner bestätigen, entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten und an relevante Geschäftspartner weiterzugeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Wasser").

Strategien für Standorte in Wasserrisikogebieten

Die Managementkonzepte des Volkswagen Konzerns im Umweltbereich gelten für alle Produktionsstandorte. Die strategische Vision der Zero Impact Factory adressiert dabei die Reduzierung der Wasserentnahme und die Effizienz in der Wassernutzung, besonders in Gebieten mit Wasserstress.

ZIELE: WASSER

Übergeordnete Ziele

Für den Abschnitt „Wasser" resultieren übergeordnete Ziele aus den vorstehenden Zielen (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken" des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement"): Bis 2025 sollen die produktionsbedingten Umweltauswirkungen an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zu 2010 um 45 % reduziert werden. Dabei umfasst die Kennzahl UEP, neben weiteren Aspekten, auch den Wasserverbrauch pro Fahrzeug. Zudem werden durch die Betrachtung von Wasserentnahme und Abwassereinleitung im Rahmen der Impact-Points-Methode sowohl das Thema Wasserverbrauch als auch das Thema wiederverwendetes Wasser adressiert. Der Volkswagen Konzern behandelt das Thema Wasser zudem im Rahmen der Site Checklist. Innerhalb des Handlungsfelds Wasser werden dabei konkrete Kriterien zur Verbesserung des Wassermanagements an den Produktionsstandorten berücksichtigt.

Konzernweite Reduktion der Wasserentnahme

Der Volkswagen Konzern hat konkrete Ziele zur Wasserentnahme an seinen Produktionsstandorten festlegt. Diese wurden vor dem Hintergrund des steigenden Wasserstresses in den IPCC Klimaszenarien mit den Marken unter Berücksichtigung der Marktsituation getroffen. Sie sollen unter anderem dazu beitragen, das Risiko von künftigen Versorgungsengpässen zu reduzieren. An den Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns (mit Ausnahme von TRATON GROUP und MAN Energy Solutions) soll die Wasserentnahme im konzernweiten Durchschnitt bis 2035 um 30 % gegenüber 2018 reduziert werden (Basiswert: 45,6 Mio. m³). An relevanten Produktionsstandorten in Gebieten mit mittlerem bis extremem Wasserstress (sogenannten Hot-Spot-Standorten) soll die Wasserentnahme sogar um 40 % reduziert werden (Basiswert: 28,1 Mio. m³). Zur Identifizierung von Standorten mit Wasserstress beziehungsweise zur Identifizierung der Hot-Spot-Standorte wird die Datenbank Verisk Maplecroft verwendet (siehe Abschnitt „Metriken: Wasser" für nähere Informationen). Die Erhebung der Daten zur Wasserentnahme an den Produktionsstandorten findet dabei nach Maßgabe der internen Norm 98000 statt und berücksichtigt die Vorgaben der ESRS. Mit den freiwilligen Zielen leistet der Volkswagen Konzern somit unter anderem einen Beitrag zu den Sustainable Development Goals SDG 6.4 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 12.2 (verantwortungsvoller Konsum und Produktion) und SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz).

Im Berichtsjahr 2024 betrug die Wasserentnahme konzernweit (ohne TRATON GROUP und MAN Energy Solutions) 32,5 Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 13,1 Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018

beziehungsweise einer Zielerreichung von 94,9 %. Neben Stückzahleffekten leistet die VW Kraftwerk GmbH, die am Standort Wolfsburg ihre Energieversorgung von Kohle auf Gas umgestellt hat, einen wesentlichen Anteil an der bereits fortgeschrittenen Zielerreichung. Einhergehend mit der Umstellung der Energieversorgung ist auch die Abwärmemenge und somit der Bedarf an Kühlwasser deutlich gesunken, so dass sich die Wasserentnahme der VW Kraftwerk GmbH seit 2018 um knapp 2 Mio. m³ verringert hat.

Für die Hot-Spot-Standorte betrug die Wasserentnahme im Berichtsjahr 2024 17,8 Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 10,3 Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018 beziehungsweise einer Zielerreichung von 93,2 %.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: WASSER

Maßnahmen in der Wertschöpfungskette

Wie unter dem Abschnitt „Managementkonzept: Wasser" bereits erwähnt, sind die Geschäftspartner durch den Code of Conduct für Geschäftspartner angehalten, geeignete Maßnahmen zur fortlaufenden Minimierung der Wasserentnahme zu ergreifen. Besonderer Fokus ist dabei auf Verbesserungen in Regionen mit Wasserknappheit beziehungsweise Wasserstress zu legen. Geeignete Maßnahmen können insbesondere solche sein, die die Wasserentnahme effektiv reduzieren, Wasser wiederverwenden und recyceln und Abwasser verantwortungsvoll und effektiv aufbereiten, um die Umwelt zu schützen und die Wasserqualität insgesamt zu verbessern. Die Geschäftspartner sollen sich dafür einsetzen, dass Menschen, die von ihren Geschäftstätigkeiten betroffen sind, über sicheren Zugang zu erschwinglichem Wasser in ausreichender Menge für den persönlichen Gebrauch verfügen. Geschäftspartner, die an den Volkswagen Konzern Produkte liefern, sind zudem verpflichtet, auf Anfrage Informationen über den gesamten Frischwasserverbrauch auf Produktebene zur Verfügung zu stellen.

Ein Beispiel zum verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zeigt die Initiative der Lithium Partnerschaft in Chile. 2021 hat der Volkswagen Konzern die Responsible Lithium Partnership in Chile mitbegründet, eine Multi-Stakeholder-Plattform, die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) koordiniert und von mehreren Unternehmen finanziert wird. Ziel der Initiative ist es, den Dialog zwischen den lokalen Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen zu stärken und den verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu fördern. Erstmals arbeiten hier Vertretende aus indigenen Gemeinden, Bergbau, Tourismus, Landwirtschaft und öffentlichen Behörden gemeinsam an Lösungen für die Wasserprobleme in der Salar de Atacama, wo rund ein Viertel des weltweiten Lithiums gewonnen wird. Im Frühjahr 2024 haben sich die Teilnehmenden der Multi-Stakeholder-Plattform darauf geeinigt, die Wasserressourcen des Einzugsgebiets mit einem gemeinsamen Aktionsplan zu schützen und nachhaltiger zu bewirtschaften. Dazu gehören ein Register aller Inhaber von Wasserrechten, geologische und hydrologische Kartierungen, Kampagnen zu Wasserknappheit, die Bereitstellung von Trinkwasser für die lokalen Gemeinden und das Recycling von Grauwasser.

Maßnahmen an den Produktionsstandorten

An allen Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns werden kontinuierlich wassersparende Prozesse angestrebt. Dabei wird weltweit Wert auf die enge Zusammenarbeit zwischen den Marken gelegt.

Insbesondere in Wasserrisikogebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser von Relevanz. Etwa 42,3 % (rund 14,5 Mio. m³) der konzernweiten Wasserentnahme sind Standorten zuzuordnen, die in Gebieten mit hohem bis extremem Wasserstress liegen. Durch eine Kreislaufführung beziehungsweise die Rückführung von Kühl- und Prozesswasser können die Wasserentnahme sowie die Abwassermenge jedoch gesenkt werden. Beispielhaft steht dafür der Standort San José Chiapa/Mexiko, der aufgrund von Kreislaufführung als abwasserfreier Standort anzusehen ist. Am stark von Wasserstress betroffenen Standort Kariega in Südafrika wurden in den vergangenen Jahren diverse Maßnahmen umgesetzt, um die Wasserentnahme zu reduzieren. Unter anderem werden die Kühltürme der Motorenfertigung seit 2022 mit Regenwasser gespeist. Ferner ist seit 2023 eine Recyclinganlage für Produktionsabwasser in Betrieb, durch die die Wasserentnahme des Standorts in Zukunft um etwa 15 % gesenkt werden soll.

Weitere Standorte beginnen damit, ihr aufbereitetes Abwasser in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, zur Toilettenspülung oder zu Bewässerungszwecken wiederzuverwenden. Geschlossene Kreisläufe und das Recycling von Kühl- oder Prozesswasser senken den Wasserverbrauch und das Abwasseraufkommen und

wirken so auf einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Ressource Wasser hin. Im Jahr 2024 wurden an den Produktionsstandorten des Konzerns insgesamt circa 3,9 Mio. m³ Wasser wiederverwendet. Wesentliche Beiträge wurden dabei vom deutschen Standort Ingolstadt (0,7 Mio. m³) und vom Standort Puebla/Mexiko (0,6 Mio. m³) geleistet. Beide Standorte setzen beim Recycling ihres Abwassers insbesondere auf eine Kombination aus Ultrafiltration und Umkehrosmose.

METRIKEN: WASSER

Messmethoden

In der internen Konzernnorm 98000 wird festgelegt, wie wasserbezogene Kennzahlen an allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Sofern dabei Durchflussmengen gemessen werden, geschieht dies üblicherweise kontinuierlich mit analogen oder digitalen Durchflussmesseinrichtungen.

Hot-Spot-Standorte

Für sogenannte Hot-Spot-Standorte in Bezug auf Wasser hat der Volkswagen Konzern besonders ambitionierte Ziele festlegt (siehe Abschnitt „Ziele: Wasser“). Insgesamt 25 Produktionsstandorte werden derzeit als Hot-Spot-Standorte betrachtet. Zu deren Festlegung wurden alle Produktionsstandorte herangezogen, die sich gemäß Verisk Maplecroft in den Kategorien mittlerer, hoher oder extrem hoher Wasserstress befinden. Außerdem erfolgte eine Priorisierung entsprechend der Wasserentnahme im Basisjahr 2018: Berücksichtigt wurden jene Standorte, die sich im konzerninternen Vergleich im oberen Median befinden. Standorte von TRATON GROUP und MAN Energy Solutions wurden dabei ausgenommen, da diese nicht Bestandteil der Zielsetzung sind.

Standorte in Wasserrisikogebieten

Für die Definition von Wasserrisikogebieten wird im Volkswagen Konzern bereits seit vielen Jahren der Index Wasserstress aus der Datenbank Verisk Maplecroft herangezogen. Berücksichtigt werden dabei Standorte mit hohem und extrem hohem Wasserstress.

Maplecroft weist Gebiete als von hohem Wasserstress betroffen aus, wenn das Verhältnis von Wasserentnahme zu Wasserverfügbarkeit 40 % übersteigt und folgt damit der wissenschaftlich weit verbreiteten Standard-Definition. Dieser Prozentsatz entspricht in der nicht-linearen Skalierung von Maplecroft einem Wert von 5. Extremer Wasserstress (80 % oder mehr) wird in der Skala ab einem Wert von 2,5 oder geringer ausgewiesen. Damit kommt dieselbe Bandbreite bei der Ermittlung von Wasserrisikogebieten zum Tragen, wie es bei der Nutzung der Datenbank von World Resources Institute Aqueduct der Fall wäre (vergleiche ESRS Annex II, heranzuziehen sind Gebiete mit Wasserrisiken von 40 % - 100 %), wobei Aqueduct neben dem Wasserstress auch weitere physische und regulatorische Risiken (zum Beispiel Wasserqualität) sowie Reputationsrisiken umfasst. Diese werden aktuell bei der Auswertung mit Hilfe von Verisk Maplecroft nicht berücksichtigt. Nichtsdestotrotz werden auch weitere Wasserrisiken beim Volkswagen Konzern adressiert, zum Beispiel eine implizite Verbesserung der Wasserqualität mit Hilfe der Impact-Points-Methode (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“).

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch ergibt sich grundsätzlich anhand der folgenden Formel: Wasserverbrauch = Wasserentnahme minus Abwassermenge. Der Wasserverbrauch beschreibt folglich das Wasser, welches nicht mehr für die weitere Nutzung, die Ökosysteme oder die lokalen Gemeinschaften zur Verfügung steht. Für den Volkswagen Konzern ergibt sich der Wasserverbrauch hauptsächlich aus Verdunstungsverlusten, die im Rahmen der Produktionsprozesse auftreten. Im Folgenden werden die Messgrößen Wasserentnahme und Abwassermenge beschrieben, aus denen sich der Wasserverbrauch ermitteln lässt.

Wasserentnahme

Die Wasserentnahme dient der Wasserversorgung der Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns. Darunter fallen Wassermengen, die entweder aus Fremdbezug oder aus Eigengewinnung stammen.

Wasser aus Fremdbezug ist die Wassermenge, die von öffentlichen oder privaten Wasserversorgern und anderen Nicht-Organisationen des Volkswagen Konzerns bezogen wird. Dabei kann es sich um qualitativ hoch-

wertiges Trinkwasser handeln, aber auch um Wasser minderer Qualität, das als Brauchwasser eingesetzt wird. Bei Abwasser aus Fremdbezug handelt es sich um Wasser, welches von einem externen Wasserversorger zur Verwendung im Standort eingespeist wird und das bereits einer vorherigen Nutzung unterlag. Für Wasser aus Fremdbezug werden Berichte zur Wasserqualität gemäß lokalen oder nationalen Vorschriften erstellt. Die Mengenerfassung des Wassers aus Fremdbezug an den Standorten erfolgt in der Regel anhand von Abrechnungen.

Wasser aus Eigengewinnung ist die Menge an Wasser, die aus eigener Wasserförderung und -sammlung stammt. Dies umfasst genutztes Niederschlagswasser, Oberflächenwasser und Grundwasser:

> Niederschlagswasser ist Wasser, welches beispielsweise in Form von Regen, Schnee oder Hagel auf das Standortgelände fällt und dort zur Wasserversorgung eingesetzt wird. Die jährliche Niederschlagsmenge wird in der Regel über offizielle Stellen, wie zum Beispiel KOSTRA-DWD, oder über eigene Wetterstationen erhoben.
> Oberflächenwasser bezeichnet das Wasser, welches aus offenen Gewässern (Seen, Flüsse, Meere) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Die Nutzung zur Durchlaufkühlung mit direkter anschließender Wiedereinleitung wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.
> Grundwasser bezeichnet das Wasser, welches aus unterirdischen Grundwasserleitern (Aquiferen) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Grundwasser, welches ausschließlich zum Zweck der Grundwasserbehandlung beziehungsweise -sanierung entnommen wird, wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.

Der Umfang und die Häufigkeit der Analytik des Wassers aus Eigengewinnung richten sich nach Entnahmegenehmigungen oder nationalen Vorschriften, wie zum Beispiel der Trinkwasserverordnung, sie erfolgen jedoch mindestens jährlich.

Die entnommenen Wassermengen werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns zu circa 86 % direkt gemessen und zu etwa 9 % berechnet. Circa 1 % werden durch Schätzungen ermittelt. Für 4 % sind keine Information vorhanden. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

Abwassermenge

Die Abwassermenge ist diejenige Wassermenge, die nach Nutzung oder Behandlung den Standort verlässt. Dabei wird zwischen Direkt- und Indirekteinleitung unterschieden. Unter der Direkteinleitung versteht man eine Ableitung der gereinigten Abwässer direkt in ein aufnehmendes Gewässer (Vorfluter), während man unter der Indirekteinleitung die Ableitung der Abwassermenge in eine Kanalisation oder Kläranlage beziehungsweise den Abtransport per Tankwagen zu einer Behandlungsanlage Dritter versteht.

Die Abwassermenge wird zu circa 55 % durch Messung, zu etwa 26 % durch Berechnung und zu circa 14 % durch Schätzungen ermittelt. Für circa 5 % liegen keine Informationen vor. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

Wasserintensität

Die Wasserintensität ergibt sich aus dem Gesamtwasserverbrauch und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die Kennzahl Wasserintensität wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

Wasserwiederverwendung

Unter der Kennzahl Wasserwiederverwendung wird Wasser aus Reuse und Recycling erfasst. Reuse bezeichnet eine weitere Wassernutzung ohne Aufbereitung, während unter Recycling eine weitere Nutzung mit vorheriger Aufbereitung am Standort verstanden wird. Durch Wasserwiederverwendung kann die Menge des benötigten Frischwassers reduziert werden, was insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress oder Wasserknappheit von großer Relevanz ist. Unter Wasserwiederverwendung fallen ebenfalls das genutzte Niederschlagswasser und Abwasser, welches durch andere Organisationen produziert wurde und zur Nutzung in den Standort gelangt (siehe Wasserentnahme). Unter Wasserwiederverwendung sind ausschließlich Maßnahmen zu berücksichtigen, die anlagenübergreifend beziehungsweise prozessübergreifend gestaltet sind. Wasser, das (mit oder ohne vorherige Aufbereitung) in demselben Prozess oder in derselben Anlage wiedereingesetzt wird und nur zu einer

Standzeitverlängerung führt, wird nicht angerechnet. Beispiele hierfür sind Kreislaufführungen in Waschanlagen oder Umlaufwasser im Auswaschungsprozess der Lackiererei.

Circa 64 % der wiederverwendeten Wassermenge werden direkt messtechnisch erfasst, etwa 24 % werden berechnet und circa 6 % werden durch Schätzungen ermittelt (zum Beispiel Recyclingwasser für den Einsatz in Sanitäranlagen). Für etwa 6 % liegen keine Informationen vor. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

KENNZAHLEN
WASSER

		2024		2023	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Wasserverbrauch					
Wasserverbrauch gesamt[1, 2]	Mio. m³	8,8	5,0	-	-
In Wasserrisikogebieten[1, 2]	Mio. m³	2,6	3,1	-	-
Wasserintensität[1, 2]	l / €	0,03	-	-	-
Wasserentnahme[3]					
Wasserentnahme gesamt	Mio. m³	21,2	13,2	21,9	15,6
In Wasserrisikogebieten	Mio. m³	4,4	10,2	4,0	12,3
Abwassereinleitung[3]					
Abwassereinleitung gesamt[1]	Mio. m³	13,9	8,2	17,4	9,3
In Wasserrisikogebieten	Mio. m³	2,0	7,1	1,9	8,1
Wiederverwendetes Wasser					
Wiederverwendetes Wasser gesamt	Mio. m³	2,7	1,1	2,3	1,3

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.
2 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.
3 Die Angaben zu Wasserentnahme und Abwassereinleitung erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Biodiversität an seinen Produktionsstandorten sowie innerhalb der Lieferkette zu erhöhen und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkungen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse vier wesentliche tatsächliche negative Auswirkungen entlang seiner Wertschöpfungskette identifiziert. Diese beziehen sich auf die biologische Vielfalt, den Zustand der Arten, den Zustand von Ökosystemen sowie die Verfügbarkeit von Ökosystemleistungen.

Eine Auswirkung auf die biologische Vielfalt wird durch mehrere Aspekte verursacht, beispielsweise durch die Rohstoffgewinnung von Materialien, die Energieerzeugung, die Abholzung von Wäldern und Landumnutzung für die Biokraftstoffproduktion und durch die Landwirtschaft (zum Beispiel durch Kautschukplantagen). Eine weitere Auswirkung bezieht sich auf den Zustand der Arten. Dabei sind unter anderem die Ausbreitung invasiver Arten durch die weltweiten Logistikströme und der Rückgang von Insekten durch den Einsatz von Pestiziden in der Landwirtschaft von Bedeutung, beispielsweise für die Herstellung von Gummireifen oder Biokraftstoffen. In der nachgelagerten Wertschöpfungskette können die Versiegelung und Zerschneidung von Flächen im Straßenbau zur Beeinträchtigung des Zustands der Ökosysteme beitragen. Ökosystemleistungen können durch die Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette negativ beeinflusst werden, wie zum Beispiel durch Emissionen in Luft oder Wasser.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns. Die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme sind in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Dabei sind die Erhaltung der biologischen Vielfalt und ihre nachhaltige Nutzung zentrale Elemente. Sowohl im Leitbild Umwelt als auch im Biodiversity Commitment hat sich der Volkswagen Konzern zum Schutz, Erhalt und zur Förderung der Biodiversität bekannt. Zudem bilden im Code of Conduct für Geschäftspartner die Themen Biodiversität und Ökosysteme entlang der Wertschöpfungskette, insbesondere zum Schutz bedrohter Lebensräume und Arten sowie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, wichtige Schwerpunkte. Der Code of Conduct für Geschäftspartner wird genutzt, um von Geschäftspartnern des Volkswagen Konzerns zu fordern, dass unter anderem Maßnahmen des jeweilig anwendbaren Rechts und internationaler Vorschriften hinsichtlich der biologischen Vielfalt eingehalten werden.

Mit der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Biodiversität soll den Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns entgegengewirkt werden.

Insbesondere zum Ausgleich des Flächenverbrauchs und im Sinne der strategischen Vision der Zero Impact Factory werden an den Produktionsstandorten Biodiversitätsmaßnahmen durchgeführt, wie zum Beispiel das Anlegen von Blühwiesen oder Fassadenbegrünungen. Der positive Beitrag dieser Projekte in und um die Werke des Volkswagen Konzerns wird über eine Kennzahl bewertet.

Zusätzlich sollen negative Auswirkungen abseits der eigenen Betriebsstätten über den Beitrag des Volkswagen Konzerns zu globalen, freiwilligen Biodiversitätsprojekten mitigiert werden.

ÜBERGANGSPLAN UND BERÜCKSICHTIGUNG VON BIOLOGISCHER VIELFALT UND ÖKOSYSTEMEN IN STRATEGIE UND GESCHÄFTSMODELL

Im Berichtsjahr 2024 wurde im Rahmen einer Resilienzanalyse die Anpassungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns gegenüber den in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) untersucht. Durch die Analyse wurden keine wesentlichen physischen Risiken, Übergangsrisiken und systemische Risiken oder Chancen im Hinblick auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme identifiziert, jedoch wesentliche Auswirkungen. In der Resilienzanalyse wurde qualitativ bewertet, inwiefern Strategie und Geschäftsmodell in der Lage sind, die wesentlichen Auswirkungen zu adressieren. Zur Bewertung der Resilienz über kurz-, mittel- und langfristig wurden Kriterien wie Umfang und Qualität vorhandener Managementkonzepte, Maßnahmen und Ziele, die Berücksichtigung von Auswirkungen in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie sowie Herausforderungen bei der Implementierung von Anpassungsmaßnahmen und -strategien herangezogen. Zu den wesentlichen Annahmen gehört, dass der notwendige Zugang zu Kapital, unabhängig von der wirtschaftlichen Lage, planmäßig bereitgestellt werden kann. Vorausgesetzt wird außerdem, dass die Biodiversitätsperformance des Volkswagen Konzerns weiterhin den Erwartungen von Investoren und Kreditgebern entspricht. Zudem wird angenommen, dass die Lieferanten bereitwillig relevante Daten in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme zur Verfügung stellen. Diese Annahmen werden kontinuierlich in den relevanten Planungs- und Steuerungsgremien validiert. Unsicherheiten bestehen in den grundsätzlichen Herausforderungen von nicht kalkulierbaren Entwicklungen des globalen Absatzmarktes von Fahrzeugen und in der Entwicklung regulatorischer Vorgaben im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme.

Die in der Resilienzanalyse betrachteten Zeithorizonte entsprechen den im Kapitel „Allgemeine Informationen" im Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS" definierten und auch in der Wesentlichkeitsanalyse genutzten Zeithorizonten. Diese sind in kurzfristige (bis zu einem Jahr), mittelfristige (zwischen 1 und 5 Jahren) und langfristige (über 5 Jahre) Horizonte eingeteilt. Die Analyse umfasst die als wesentlich identifizierten Auswirkungen und deren zentrale Treiber entlang der Konzernstrategie und Wertschöpfungskette. Hierzu zählen insbesondere die Verankerung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in der regenerate+ und der Abdeckungsgrad der strategischen und operativen Anpassungsmaßnahmen entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der eigenen Tätigkeiten. In der Analyse des Abdeckungsgrades von Managementkonzepten und Maßnahmen wurde auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt.

Zur Berücksichtigung der relevanten Stakeholder in der Resilienzanalyse gemäß ESRS E4 Paragraph 13 (f) wurden interne Expertinnen und Experten, die mit relevanten Stakeholdern regelmäßig im Austausch stehen und zusammenarbeiten, in den Prozess eingebunden. Externe Stakeholder sowie Personen mit indigenem und einheimischem Wissen betroffener Regionen wurden nicht in den Prozess einbezogen. Die regenerate+ dient als zentraler strategischer Rahmen zur Eindämmung der wesentlichen negativen Auswirkungen in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme. Innerhalb von regenerate+ ist Natur als zentrale Dimension definiert. Auf Themen wie Artenvielfalt und Biodiversität wird explizit in der Säule Ökosysteme eingegangen, wodurch die zentralen Elemente des ESRS E4 eine relevante Bedeutung in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie erhalten. Durch die grundsätzliche Verankerung von Nachhaltigkeit in der Konzernstrategie werden biologische Vielfalt und Ökosysteme auch unternehmensstrategisch adressiert. Zudem besteht die Möglichkeit, konkrete Themen im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Vorstandsebene über die Verankerung von regenerate+ im Strategieprozess aufzugreifen. In monatlichen konzernweiten Austauschformaten zu biologischer Vielfalt und Ökosystemen auf fachlicher Ebene, an denen Expertinnen und Experten und Vertretende für Biodiversität der verschiedenen Marken und Werke teilnehmen, werden die strategische Ausrichtung sowie Pilotprojekte im

Konzern diskutiert und in weitere relevante Gremien getragen. Die Steuerung soll langfristig über Kennzahlen erfolgen. Die Marken des Konzerns legen zudem unterschiedliche Fokusbereiche für Biodiversität fest. So werden in der Lieferkette spezifische Projekte zu Commodity Hotspots von einzelnen Marken konzeptualisiert, um im Jahr 2025 Pilotprojekte mit Lieferanten und weiteren Partnern durchzuführen.

Durch das Zusammenspiel von operativen Managementkonzepten wie beispielsweise dem Konzernleitbild Umwelt goTOzero oder dem Biodiversity Commitment des Volkswagen Konzerns und standortbezogenen Maßnahmen werden insbesondere mittel- und langfristig die Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme adressiert. Kurzfristig sollen Maßnahmen wie beispielsweise die Einrichtung von Insektenhotels, die Installation von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse oder das Anlegen von Blühwiesen den negativen Auswirkungen entgegenwirken. Konkrete Ziele in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Konzernebene wurden für das Jahr 2024 nicht formuliert. Diese befinden sich jedoch derzeit in der Entwicklung. Darüber hinaus existieren bereits bestehende Zielvorgaben aus strategischen Fokusthemen, die auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme einzahlen, wie etwa Dekarbonisierung und Wassermanagement. Eine konzernweite Operationalisierung dieser strategischen Fokusthemen inklusive der Verzielung über alle Marken und Standorte steht noch aus.

Zur Mitigation negativer Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme setzt der Volkswagen Konzern den Code of Conduct für Geschäftspartner ein, welcher die Lieferanten grundsätzlich vertraglich verpflichtet, die entsprechenden Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten. Weiterhin werden die Lieferanten dazu aufgefordert, die Nachhaltigkeitsanforderungen an relevante Geschäftspartner weiterzugeben. Dadurch soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden. Während der Großteil der Lieferanten kein erhöhtes Risiko im Rahmen der biologischen Vielfalt und Ökosysteme aufweist, wird die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette insbesondere bei Bergbau- oder bei landwirtschaftlichen Produkten im Vorfeld geprüft. Es sind keine signifikanten Investitionen zur Anpassung der Zulieferstruktur im Sinne von Biodiversität geplant.

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich, dass der Volkswagen Konzern durch vorhandene Anpassungsstrategien, Managementkonzepte sowie standortspezifischen Maßnahmen in der Lage ist, die wesentlichen negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme insbesondere der eigenen Tätigkeiten mittel- und langfristig zu adressieren. Es existieren mehrere umfassende Managementkonzepte und standortspezifische Maßnahmen. Auch die strategische Verankerung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen ist weitgehend etabliert. Die Formalisierung der angestrebten Biodiversitätsziele sowie die Ausweitung der Maßnahmen auf alle Marken und Standorte wurden als nächste Schritte identifiziert, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Dies ist von entscheidender Bedeutung, um die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme umfänglich zu adressieren und die Operationalisierung weiter voranzutreiben.

AUSWIRKUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN IN ODER ANGRENZEND AN BIODIVERSITÄTSSENSIBLE GEBIETE

Bei der Ermittlung der wesentlichen Themen wurde der im Kapitel „Allgemeine Informationen" beschriebene Standardprozess durchgeführt. Vertiefend wurde durch den Fachbereich eine Analyse der Auswirkungen von Unternehmensaktivitäten in oder angrenzend an biodiversitätssensiblen Gebieten durchgeführt, bei der potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten betrachtet wurden. Eine Betrachtung von Übergangsrisiken, physischen Risiken und Chancen sowie systemischen Risiken erfolgte hier nicht. Eine Szenarioanalyse wurde nicht angewendet. Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften wurden im Kontext der Analysen nicht durchgeführt.

Potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten wurden mit Hilfe des web-basierten Tools Exploring Natural Capital, Opportunities, Risks and Exposure (ENCORE) ermittelt. Dieses führt eine Sektorenanalyse durch, um potenzielle Risiken, Auswirkungen und Abhängigkeiten im Sinne der relevanten Branche zu analysieren. Dabei stellt es ausschließlich auf die potenziellen Auswirkungen ab, die durch die eigene Produktion des Volkswagen Konzerns entstehen können, ohne die verbundenen Auswirkungen der Lieferkette (zum Beispiel Metallherstellung) zu berücksichtigen. Bei der Auswertung wurden die potenziellen Auswirkungen der Branche auf verschiedene Impact-Kategorien betrachtet. Relevante Impact-Kategorien sind Landnutzungsänderung (zum Beispiel genutzte Fläche), Ressourcennutzung (zum Beispiel Wassernutzung), Klimawandel (THG-Emissionen),

Umweltverschmutzung (zum Beispiel schädliche Emissionen in Boden, Luft und Wasser, Abfallerzeugung) und Störungen (zum Beispiel Lärm oder Licht). Durch die Verknüpfung dieser Kategorien entsteht eine potenzielle zusammenfassende Auswirkung der Aktivität (zum Beispiel Kraftfahrzeugherstellung) auf Boden, Wasser, Biodiversität und Atmosphäre. Betrachtete Aktivitäten sind die Herstellung von Kraftfahrzeugen, die Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen sowie die Herstellung von Sondermaschinen. Ebenso wurden die bestehenden Abhängigkeiten der eigenen Aktivität von Biodiversität und Ökosystemen untersucht. Die dabei betrachteten Ökosystemleistungen sind die Bereitstellung von Leistungen (zum Beispiel Wasserbereitstellung) und Regulierungs- und Erhaltungsdienste (zum Beispiel Hochwasserkontrolle, Wasserreinigung). Die sehr hohen, hohen und mittleren Auswirkungen und Abhängigkeiten der einzelnen Aktivitäten an den verschiedenen Standorten sind detailliert in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten" aufgeführt. Geringe und sehr geringe Auswirkungen der Aktivitäten an den Standorten betreffen unter anderem den Flächenverbrauch, das Volumen des Wasserverbrauchs, Treibhausgasemissionen und Emissionen von sonstigen Luftschadstoffen sowie die Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen. Geringe und sehr geringe Abhängigkeiten der Aktivitäten an den Standorten beziehen sich unter anderem auf globale und lokale Klimaregulierung, die Minderung sensorischer Auswirkungen, Regulierung des Regelfallmusters, Luftfiltration, den Abbau fester Abfälle, die Verdünnung durch Atmosphäre und Ökosysteme und die Wasserbereitstellung. Zusätzlich dazu wird der ökologische Status der Gebiete mittels Biodiversity-Intactness-Index (BII) und GLOBIO Mean-Species-Abundance (MSA)-Index in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten" adressiert. Der BII ist eine Kennzahl, mit der bewertet werden kann, inwieweit Ökosysteme im Verhältnis zu ihrem natürlichen Zustand intakt sind und funktionieren. Er misst die Häufigkeit und Vielfalt der Arten in einem bestimmten Gebiet im Vergleich zu dem, was in einem ungestörten Ökosystem zu erwarten wäre. GLOBIO berechnet über den MSA-Index die Unversehrtheit der lokalen terrestrischen Biodiversität, basierend auf der Bewertung von menschlichen Einflüssen.

Durch die Errichtung von Produktionsstandorten hat die Herstellung der Fahrzeuge durch Landnutzungsänderung und Versiegelung einen negativen Einfluss auf Biodiversität und Ökosysteme. Es wird daran gearbeitet Landnutzungsänderungen (Flächenverbrauch für die Produktion) zu vermeiden, beziehungsweise möglichst zu reduzieren. Ungenutzte Flächen sollen wiederhergestellt und genutzte Flächen ausgeglichen werden. Derzeit sind durchschnittlich circa 50 % der Werksflächen versiegelt. Um die Auswirkungen durch den Flächenverbrauch durch die eigenen Produktionsstandorte und deren Beitrag zur Aufwertung von Flächen durch Biodiversitätsmaßnahmen messbar zu machen, wurde im Jahr 2024 der neue Biodiversity Landuse Indicator (BLI) zum Thema Biodiversität weltweit an allen Standorten der Pkw und leichte Nutzfahrzeugproduktion sowie an entsprechenden komponentenfertigenden Standorten ausgerollt. Durch die Kennzahl soll eine Bewertung des Flächenverbrauchs ermittelt und eine damit zusammenhängende Zielsetzung abgeleitet werden.

Um festzustellen, ob die Standorte des Volkswagen Konzerns in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen, wurde eine umfassende Prüfung durchgeführt. Diese Prüfung umfasste die als umweltrelevant klassifizierten Liegenschaften des Volkswagen Konzerns. Dazu zählen die Produktionsstandorte, an denen Aktivitäten zur Fertigung von Fahrzeugen, Komponenten und Aggregaten oder Sondermaschinen stattfinden. Zusätzlich wurden vier weitere umweltrelevante Standorte, wie umweltrelevante Außenliegenschaften der Produktion und ein technisches Entwicklungszentrum in die Analyse einbezogen.

Die aufgrund ihrer Nähe zu Schutzgebieten als wesentlich eingestuften Standorte sowie die dort ausgeführten wesentlichen Aktivitäten sind in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten" aufgeführt. In der Prüfung wurde der Radius von 4,5 Kilometern angewendet, um die Nähe zu biodiversitätssensiblen Gebieten zu definieren. Die Auswertung zeigt, dass von den 117 analysierten Standorten 58 in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen. Insgesamt befinden sich 126 Schutzgebiete in der Nähe der Standorte des Volkswagen Konzerns. Vier Standorte grenzen unmittelbar an ein Schutzgebiet.

Eine Analyse der Schutzgebiete wurde durchgeführt, bei der geschützte Lebensraumtypen, gefährdete und stark gefährdete sowie vom Aussterben bedrohte Arten berücksichtigt wurden. Dabei wurden auch die aktuell in den Gebieten festgestellte Anzahl an Spezies mit Schutzstatus und Habitaten mit dem letzten Stand der durchgeführten Analyse verglichen. Auf Schutzgebiete, für die die notwendigen Informationen für die Analyse verfügbar waren, konnten keine direkten negativen Auswirkungen durch die Produktionsstandorte und die

weiteren Standorte festgestellt werden. Die Auswirkungen, die durch die eigene Produktion auf die Änderungen von Frischwasserressourcen entstehen, und zugehörige Maßnahmen werden im Kapitel „Wasser" detailliert beschrieben. Die wesentlichen Auswirkungen ausgehend von der Produktion auf die Degradation von Boden und die Desertifikation konnten aktuell noch nicht detailliert beurteilt werden.

MANAGEMENTKONZEPT: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Managementkonzept Biodiversität

Die Herstellung und der Betrieb der Fahrzeuge haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität – von der Rohstoffgewinnung über die Nutzungsphase bis zum Recycling. Der Volkswagen Konzern unterstützt weltweit Naturschutzprojekte, zum Beispiel das Aufforstungsprojekt Green Belt in China oder die Renaturierung von Mooren in Deutschland und Polen. Zusätzlich engagiert sich der Volkswagen Konzern seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Wie im Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell" beschrieben, wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse negative Auswirkungen, insbesondere entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette, identifiziert. Die negativen Auswirkungen werden im Rahmen des Managementkonzepts Biodiversität adressiert. Die Koordination des Themas Biodiversität im Rahmen der Konzernstrategie regenerate+ liegt beim Chief Sustainability Officer des Konzerns. Aktivitäten im Bereich Biodiversität in der Produktion verantwortet der Leiter Konzern Umwelt. Als Umweltmanagementbeauftragter nimmt er die Aufgaben des Biodiversitätsbeauftragten der Volkswagen AG wahr.

Die regenerate+ des Volkswagen Konzerns nimmt konkret Bezug zu Biodiversität und Ökosystemen. Da dem Volkswagen Konzern die Bedeutung der Biodiversität und seine Abhängigkeit von Ökosystemleistungen bewusst ist, wurde ihre Bewahrung auch als ein Handlungsfeld im Leitbild Umwelt goTOzero formuliert. Mit diesem Leitbild sowie mit dem Biodiversity Commitment bekennt sich der Volkswagen Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität: Der Volkswagen Konzern reduziert schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässern, verringert die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeiten auf Biodiversität und Ökosystemleistungen und fördert Projekte zu deren Bewahrung.

Der Volkswagen Konzern engagiert sich als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e.V. und erkennt die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Diese umfassen die Erhaltung der biologischen Vielfalt, die nachhaltige Nutzung ihrer Bestandteile und die gerechte Aufteilung der sich aus der Nutzung der genetischen Ressourcen ergebenden Vorteile. Im Biodiversity Commitment des Volkswagen Konzerns wurden entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen des wirtschaftlichen Handelns einen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Alle zwei Jahre wird im Rahmen der Biodiversity in Good Company Initiative ein Fortschrittsbericht dazu veröffentlicht. Ferner unterstützt der Volkswagen Konzern die Initiative Action Agenda for Nature and People des CBD und hat seine Verpflichtung dazu auf der Plattform German Business for Biodiversity vom Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (BMUV) sowie auf der Seite der CBD veröffentlicht.

Ein weiterer Baustein des Engagements des Volkswagen Konzerns ist die Sensibilisierung der Beschäftigten, indem diese zum Thema Biodiversität informiert, geschult und in die Projekte aktiv eingebunden werden.

Im Code of Conduct für Geschäftspartner sind die Themen Biodiversität und Ökosysteme verankert. Auf den Schutz der natürlichen Ökosysteme und die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen soll hingewirkt werden. Geschäftspartner müssen im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung internationaler Vorschriften zur biologischen Vielfalt, Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören beispielsweise die Resolutionen und Empfehlungen zu Biodiversität vom CBD und der Weltnaturschutzunion (International Union for Conservation of Nation – IUCN).

Hervorzuheben ist auch, dass der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr als erster Automobilhersteller der Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance (LEAF-Koalition) beigetreten ist. Die Initiative setzt sich gemeinsam mit Regierungen und Unternehmen weltweit für den Schutz tropischer Regenwälder ein und leistet somit einen wichtigen Beitrag, um die Pariser Klimaziele zu erreichen, Biodiversität zu schützen und eine nachhaltige Entwicklung zu realisieren.

Der Volkswagen Konzern ist darüber hinaus Mitglied in der DRIVE Sustainability-Partnerschaft, die zur Entwicklung einer Raw Material Outlook Platform beiträgt. Dazu wurde die Risikoanalyse Material Change zu Rohstoffen und deren Gewinnung und Produktion durchgeführt. Eines der sechzehn berücksichtigten Kriterien umfasste Überschneidungen mit Bereichen, die für den Erhalt der biologischen Vielfalt von Bedeutung sind. Auch die direkten Auswirkungen der Produktion auf Biodiversität und Ökosysteme spielen eine wichtige Rolle. Im Rahmen der strategischen Vision der Zero Impact Factory wird das Biodiversitätsmanagement an Produktionsstandorten konkretisiert. Dabei geht es beispielsweise um freiwillige Kompensationsmaßnahmen und die kontinuierliche Bewertung der Auswirkungen der Produktionsstandorte auf die Biodiversität. Seit 2024 wird mit dem BLI eine neue konzernweite Steuerungskennzahl etabliert, mit der die Biodiversität durch Schaffung naturnaher Flächen in und an den Standorten verbessert werden soll.

Um das eigene und das gesellschaftliche Wissen zu Biodiversität und ihr Management zu stärken, pflegt der Volkswagen Konzern den Diskurs mit kompetenten Partnern und fördert die Vernetzung von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Behörden und Verbänden. Für die Umsetzung von Biodiversitätsprojekten setzt der Volkswagen Konzern auf kompetente Partner wie Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und andere lokale Akteure.

Auswirkungen des Biodiversitätsverlusts und Zustand der Arten sowie Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen

Die Vision des Volkswagen Konzerns ist es, eine positive Wirkung auf Mensch und Natur zu haben und einen nachhaltigen Beitrag zu leisten. Eine zentrale Säule der Konzernnachhaltigkeitsstrategie ist der Fokus auf Ökosysteme und damit auf die Förderung der Artenvielfalt. Die Herstellung und der Betrieb der Fahrzeuge haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss soll entgegengewirkt werden, indem die Landnutzung reduziert und so ein Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt erzielt wird. Der Volkswagen Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten und innerhalb der Lieferkette zu erhöhen. Gemäß des Biodiversity Commitment verfolgt der Volkswagen Konzern diese Ziele wie folgt: Es werden Risiken und Chancen in Bezug auf die Geschäftstätigkeiten untersucht, die Auswirkungen auf die Biodiversität und Ökosystemleistungen haben. Biodiversität ist außerdem in das UCMS des Volkswagen Konzerns integriert. Zudem werden Projekte zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt umgesetzt.

Nachhaltige Rohstoffbeschaffung in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten erhebliche Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken wie Entwaldung sowie Luft- und Wasserverschmutzung verbunden. 2021 veröffentlichte der Volkswagen Konzern erstmals seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems für die Rohstoffbeschaffung detailliert dargestellt. Der aktuelle Bericht deckt den Zeitraum von Januar bis Dezember 2023 ab und gibt Einblick in den Umfang, die Vorgehensweise und die Umsetzung der Aktivitäten und Ergebnisse der Sorgfaltspflicht bei Rohstoffen, die der Volkswagen Konzern als prioritär einstuft. Damit verbunden sind auch Mitgliedschaften in Initiativen.

Soziale Konsequenzen von Biodiversitätsauswirkungen sowie nachhaltige Landnutzung

Der Code of Conduct für Geschäftspartner thematisiert die Beeinträchtigung von Land, Wasser und Luft. Die Geschäftspartner stellen sicher, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder Gesundheit des Menschen führen können. Zudem beachten die Geschäftspartner das Verbot der widerrechtlichen Zwangsräumung und des widerrechtlichen Entzugs von Land, Wäldern und Gewässern bei dem Erwerb, der Bebauung oder anderweitiger Nutzung dieser Ressourcen.

Biodiversitätssensible Gebiete

Um die Auswirkungen auf die Biodiversität an den Produktionsstandorten zu ermitteln und potenzielle Risiken auszuschließen, hat der Volkswagen Konzern eine Auswertung zu Schutzgebieten in der Umgebung der Konzernstandorte durchgeführt.

Bei der Standortsuche für neue Produktionsstandorte finden Prüfungen der Biodiversitätsverträglichkeit statt. Zum Schutz des Naturkapitals gilt die Vorgabe, bei der Erweiterung bestehender Fertigungsstätten oder beim Neubau bereits industriell genutzte Flächen bevorzugt zu berücksichtigen, um den Flächenverbrauch und die Versiegelung von Böden so gering wie möglich zu halten (für weiterführende Informationen siehe „Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell" sowie die Tabelle „Biodiversitätssensible Standorte im Anhang").

Entwaldung

Die Geschäftspartner müssen im Rahmen von jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften zur biologischen Vielfalt Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören zum Beispiel die Resolutionen und Empfehlungen zur Biodiversität vom CBD und der IUCN. Darüber hinaus bereitet sich der Volkswagen Konzern aktuell auf die Umsetzung der EU-Entwaldungsverordnung vor.

ZIELE: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Wie zuvor unter „Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme" beschrieben, sind die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme bereits in der regenerate+, im Biodiversity Commitment sowie im Leitbild Umwelt goTOzero verankert. Um die Entwicklungen und Fortschritte festzuhalten, engagiert sich der Volkswagen Konzern beispielweise als Gründungsmitglied in der Initiative Biodiversity in Good Company e.V.

Das Thema Biodiversität ist Teil der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen hat der Volkswagen Konzern mit der Site Checklist quantifizierbare Ziele formuliert, die in Bezug zum Thema Biodiversität und Ökosysteme stehen. Hinsichtlich des Biodiversitätsmanagements enthält die Site Checklist Kriterien wie die Berücksichtigung von nahegelegenen Schutzgebieten oder die Durchführung von Förderprogrammen für Biodiversitäts- und Umweltbildung. Die Checklist honoriert zudem die Umsetzung konkreter Maßnahmen wie beispielsweise die Werksbepflanzung mit regional beheimateten Pflanzen, die naturnahe Gestaltung von Grünflächen sowie die Förderung von Artenvielfalt durch Schaffung von Lebensräumen innerhalb oder außerhalb des Standortes.

Des Weiteren wurde 2024 mit dem BLI eine neue Kennzahl zur Messung der Biodiversität eingeführt, für welchen zukünftig auch eine konkrete Zielsetzung angestrebt wird. Durch diese Kennzahl sollen Anteil und Qualität naturnaher Flächen an den Standorten erhöht werden.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Maßnahmen an den Produktionsstandorten

Biodiversitätsmaßnahmen werden durch die Standorte selbst identifiziert, geplant, durchgeführt, aufrechterhalten und bewertet. Durch die dezentrale Durchführung von diversen, naturbasierten Maßnahmen wird das ortsbezogene Wissen genutzt, das an den Standorten vorliegt. Üblicherweise werden lokale Dienstleister mit der Umsetzung beauftragt. An geeigneten Stellen werden eigene Beschäftigte in die Maßnahmenausgestaltung einbezogen.

Im Folgenden sind beispielhaft Maßnahmen beschrieben, die regelmäßig und so auch im Berichtsjahr an diversen Standorten umgesetzt wurden und die zur Förderung und zum Erhalt der Biodiversität an den Standorten beitragen:

- Anlegen von Blühwiesen, beispielsweise in Poznań/Polen und Umsetzung von an Blühzeiten angepassten Mähregimen, beispielsweise in Pamplona/Spanien
- Einrichtung von Insektenhotels, beispielsweise in Crew/Großbritannien
- Installation von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse, beispielsweise in Barcelona/Spanien und Września/Polen
- Aufstellung von Bienenvölkern, beispielsweise in Puebla/Mexiko

> Anpflanzungen von Bäumen, beispielsweise in San José Chiapa/Mexiko
> Anlegen von gebietsheimischen Wildsträucherhecken, beispielsweise in Győr/Ungarn
> Aufbau von Totholzhaufen, beispielsweise in Wolfsburg/Deutschland

Außerdem finden an den Standorten auch viele spezifische Projekte zur Förderung der Biodiversität vor Ort statt. Zum Beispiel werden am Standort Pune/Indien Samen von verschiedenen einheimischen Baumarten wie dem Niembaum (Azadirachata indica) oder dem Pongam-Baum (Pongamia pinnata) gesammelt, um diese für den eigenen Bedarf heranzuziehen. Am Standort Chattanooga/USA findet ein Beweidungsprojekt auf einer 30 Hektar großen Fläche statt. Bei dem Projekt wird die Grünfläche durch Schafe beweidet und so eine motorisierte Mahd umgangen. Durch die Beweidung sollen invasive Arten reduziert werden, gleichzeitig werden Maßnahmen umgesetzt, um den Bewuchs mit einheimischen Büschen, Gräsern und Wildblumen zu fördern.

Dem Volkswagen Konzern ist es zudem wichtig, Beschäftigte in die Biodiversitätsprojekte einzubinden und dadurch für das Thema zu sensibilisieren. Dies zeigt das Beispiel des Standorts Palmela/Portugal des Volkswagen Konzerns, wo in Freiwilligenprojekten durch Beschäftigte und deren Angehörige 2.000 heimische Bäume und Büsche gepflanzt wurden. Außerdem wurden bei einer Müllsammelaktion durch 120 Freiwillige, in Zusammenarbeit mit der nationalen NGO Brigada do Mar, elf Tonnen Abfall in der Nähe des Werkes eingesammelt und zur ordnungsgemäßen Entsorgung abgegeben.

Von den über 200 Corporate-Citizenship-Projekten, die im Geschäftsjahr 2024 durchgeführt wurden, dienen mehr als 29 Projekte direkt der Förderung und dem Schutz der Biodiversität. Die Projekte umfassen Baumpflanzungen, den Erhalt und die Entwicklung von Ökosystemen, Müllsammelaktionen an Stränden oder in Wäldern, Umweltbildung und -erziehung sowie die Unterstützung von Forschung und Wissenschaft.

Besonders hervorzuheben ist der im Jahr 2024 ausgeschriebene Zero Impact Factory Award zum Thema Biodiversität. Hierbei wurden alle Werke des Volkswagen Konzerns aufgefordert, ihre Top-Biodiversitätsmaßnahme einzureichen. Aus den eingereichten Maßnahmen wurden dann zu Beginn des Jahres 2025 die drei herausragendsten Maßnahmen gekürt.

Um die Arbeit der Standorte im Bereich Biodiversität zu unterstützen, wird ab dem Jahr 2025 ein Sustainability Impact Fund für interne Nachhaltigkeitsprojekte bereitgestellt. Die Auswahl der zukünftig zu unterstützenden Projekte soll von einem fachlich versierten Entscheidungskreis übernommen werden.

Beitrag zu globalen freiwilligen Biodiversitätsprojekten

Zusätzlich will der Volkswagen Konzern die Biodiversität fördern, indem ab 2025 für externe Projekte ein Biodiversitätsfonds mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr aufgelegt wird. Der Fonds hat dabei eine generelle Laufzeit von fünf Jahren und Projekte können somit von 2025 bis 2029 finanziell unterstützt werden. Auch hier soll die Auswahl der zu unterstützenden Projekte von einem mit Expertinnen und Experten besetzten Entscheidungskreis getroffen werden. Doch bereits heute unterstützt der Volkswagen Konzern Biodiversitätsprojekte weltweit:

Volkswagen de México fördert seit 2008 Naturschutz- und Wiederaufforstungsprojekte, um Ökosysteme zu erhalten. Die Maßnahmen schaffen Lebensraum für wild lebende Tiere und dienen der Entwicklung von Biodiversität. Durch Wiederbewaldungsmaßnahmen wird der Abtrag von Boden durch Erosionsvorgänge verhindert und die Grundwasserspeicherung gefördert. Durch das Anlegen von Rigolen wird zudem die Versickerung von Niederschlagswasser unterstützt. Damit wird beispielsweise an den Vulkanhängen des Popocatépetl und des Iztaccíhuatl, wo durch jahrelange Abholzung, Viehzucht und Brände offene Flächen entstanden sind, der Boden wieder geschützt und die Grundwasserneubildung gefördert.

Mit Partnern wie der UNESCO und der Organisation Seabird Life werden Projekte zur nachhaltigen Mobilität, zur Beseitigung von Sturmschäden in UNESCO Biosphärenreservaten in Spanien sowie weitere Projekte zum Schutz und zur Renaturierung von Mooren in Reservaten in Polen und Deutschland unterstützt.

Zum Schutz von Lebensräumen und zur nachhaltigen Entwicklung hat die Volkswagen Group China gemeinsam mit den Marken Volkswagen, Audi und ŠKODA das Aufforstungsprojekt Green Belt ins Leben gerufen. Bis 2030 sollen in zehn ökologisch sensiblen Regionen im Norden Chinas auf über 40 Mio. m² mehr als 8,5 Mio. Bäume gepflanzt werden. Die Aufforstung dient als Kohlenstoffsenke, unterstützt die Biodiversität und trägt dazu bei, Winderosion und Bodenverluste zu verhindern.

Weiterhin hat ŠKODA über den ŠKODA Auto Endowment Fund das Projekt Gärten des Riesengebirges gestartet. Der Fund erweitert das langfristige Programm des Unternehmens Škoda Trees und unterstützt Projekte zur Wasserrückhaltung, zur Unterstützung der lokalen Artenvielfalt und zur Steigerung des Bewusstseins für den Naturschutz. Im Jahr 2024 wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, mit dem Ziel der Wiederansiedlung des Apollo Schmetterlings (Parnassius apollo). Er steht auf der Roten Liste der bedrohten Arten und ist in der Tschechischen Republik vom Aussterben bedroht.

METRIKEN: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Biodiversity Landuse Indicator

Als Hersteller von Fahrzeugen und Komponenten hat der Volkswagen Konzern Auswirkungen auf die Landnutzung. Durch die Errichtung von Werken werden üblicherweise erhebliche Flächen bebaut und dauerhaft versiegelt. Um den Beitrag der Produktion an der Beanspruchung von Land zu ermitteln und künftig zu reduzieren, wurde mit dem BLI im Jahr 2024 eine neue Kennzahl für Standorte zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Konzernebene etabliert. Dabei wurde der EMAS-Leitfaden für Biodiversität und der No Net Loss/Net Gain Ansatz der IUCN zugrunde gelegt.

Der BLI gibt Auskunft über den Anteil naturnaher Flächen am Standort unter Berücksichtigung von deren Qualität. Naturnahe gestaltete Flächen können sich dabei entweder auf dem Gelände des Standorts selbst oder in einem Radius von 30 Kilometern um diesen herum befinden. Voraussetzung ist, dass die Flächen im Eigentum des Standorts sind oder von ihm bewirtschaftet werden und dass diese in erster Linie der Förderung der biologischen Vielfalt dienen. Es können auch gemeinsam mit Partnern bewirtschaftete Flächen berücksichtigt werden, sofern der Umfang der gemeinsamen Verwaltung klar geregelt ist. Die ökologische Qualität der Flächen wird jeweils in eine der Klassen gering, mittel oder hoch eingestuft. Die Flächen werden durch diesen Qualitätsfaktor gewichtet. Zur Ermittlung des Standortergebnisses werden ein Berechnungstool (BLI-Tool) und eine begleitende Guideline zur Verfügung gestellt. Die erste konzernweite Erhebung des BLI im Jahr 2024 führte, unter der Berücksichtigung der Flächenqualitäten, zu einem Ergebnis von circa 28,6 %. Eine künftige Verzielung der Kennzahl ist geplant.

Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten

Die Kennzahl Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten gibt Auskunft über die Anzahl und die Fläche der Standorte, die in oder in der Nähe von Schutzgebieten oder in wichtigen Gebieten der biologischen Vielfalt liegen. Für das Jahr 2024 verwendet der Volkswagen Konzern den Radius aus der EU-Taxonomie Berichterstattung, welcher als 4,5 Kilometer definiert ist. Die entsprechenden Schutzgebiete wurden von einer dritten Partei analysiert.

STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSSENSIBLEN GEBIETEN

	Einheit	2024	2023
Standorte in der Nähe von Schutzgebieten[1]	Anzahl	58	-
Fläche der Standorte in der Nähe von Schutzgebieten[1]	ha	8.653	-

1 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft für uns zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Die Intensivierung der Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht sie für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

Auswirkungen im Bereich Ressourcenzuflüsse

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde im Themenbereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, eine tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Diese sieht der Volkswagen Konzern aufgrund seines gegenwärtigen Einsatzes von primären und nicht-erneuerbaren Ressourcen im eigenen Geschäftsbereich und in Verbindung mit der Ressourcenintensität des Automobilsektors auch in der vorgelagerten Lieferkette.

Außerdem wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung identifiziert, die durch die Verwendung von Sekundärmaterialien in der eigenen Produktion und in der Lieferkette vorangetrieben wird. Zum einen wird die Nutzungszeit von Ressourcen verlängert und zum anderen werden Treibhausgase reduziert sowie die Resilienz der Lieferketten gestärkt, indem durch die Verwendung von Sekundärmaterialien die Materialverfügbarkeit erhöht und eine zweite Lieferkettenoption geschaffen wird. Dies führt zu einer höheren Widerstandsfähigkeit der Lieferkette.

Auswirkungen im Bereich Ressourcenabflüsse

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat der Volkswagen Konzern eine tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Der Konzern trägt durch die Herstellung von Produkten unter Einsatz von nicht-erneuerbaren Ressourcen im eigenen Geschäftsbereich und die aktuell bestehenden Herausforderungen im Recycling und der Reparierbarkeit in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zur Erschöpfung knapper Ressourcen bei.

Der Konzern trägt jedoch auch durch verschiedene Aspekte zur Kreislaufwirtschaft bei, reduziert den Ressourcenabfluss durch die Förderung der Wiederverwertbarkeit von Produkten und verlängert die Lebensdauer von Produkten durch das Angebot von Reparaturdienstleistungen. Diesbezüglich wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse auch eine tatsächliche und potenziell langfristig wirkende positive Auswirkung im eigenen Geschäftsbereich und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert.

Auswirkungen im Bereich Abfall

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und eine potenziell langfristig wirkende negative Auswirkung auf die Verknappung von Ressourcen im Bereich Abfall identifiziert. Abfall fällt entlang der Wertschöpfungskette des Konzerns an, vom Rohstoffabbau über die Produktion bis hin zum Ende der Nutzungsphase von Fahrzeugen.

Finanzielle Risiken im Bereich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden drei wesentliche Risiken im Bereich Ressourcenzuflüsse identifiziert. Durch vorgeschlagene zukünftige gesetzliche Verpflichtungen zur Verwendung qualitativ hochwertiger Kunststoffrezyklate kommt es zu erhöhten Beschaffungskosten für Rohstoffe. Dies führt zu einer Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns, da die Preissteigerungen in der Regel nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden können.

Durch die schwankende und teils limitierte Verfügbarkeit von Rohstoffen, die für die Herstellung von Batterien benötigt werden, sowie durch die Verschärfung von gesetzlichen Vorgaben zum Recycling alter Batterien kann es zu erhöhten Einkaufspreisen oder auch zu eingeschränkten Verfügbarkeiten (beispielsweise von Altbatterien) kommen. Die Folge kann eine Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns sein, wenn die Preissteigerungen nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden übertragen werden können.

Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass durch eine anstehende Verschärfung der Gesetzgebung (Euro-7) Reifen mit zu hohem Abrieb und damit zu hoher Freisetzung von Mikroplastik an die Umwelt künftig nicht mehr zugelassen werden oder dass für solche Reifen Kompensationszahlungen zu leisten sind. In der Folge könnte es zu erhöhten Kosten kommen, da aktuell nur wenige Reifen die antizipierten Grenzwerte erreichen. Diese Reifen könnten dadurch deutlich teurer werden – zum einen aufgrund der erhöhten Rohstoffpreise und zum anderen aufgrund der steigenden Nachfrage in Verbindung mit der derzeit geringen Verfügbarkeit.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde ein wesentliches Risiko im Bereich Ressourcenabflüsse identifiziert. Die Nichteinhaltung von gesetzlichen und allgemeinen Anforderungen in Bezug auf das eigene Produkt kann dazu führen, dass das Produkt nicht auf den Markt gebracht werden darf. Durch die schwankende und teils limitierte Verfügbarkeit von Rohstoffen, die für die Herstellung von Batterien benötigt werden, sowie durch die Verschärfung von gesetzlichen Vorgaben zum Recycling alter Batterien könnte es potenziell zu Absatzproblemen kommen. Darüber hinaus können Herausforderungen wie die unzureichende Verfügbarkeit von recycelten Materialien und Qualitätsprobleme bei den Rezyklaten beispielsweise dazu führen, dass die vorgeschlagene regulatorische Rezyklatquote nicht erreicht wird. Dies könnte nach dem derzeitigen Entwurf der neuen Altfahrzeugverordnung mittelfristig zur ausbleibenden Erteilung der Typgenehmigung in der EU führen. Weiterführend ist auch regulativ zu klären, wie das Ziel der Kreislaufwirtschaft im Zusammenhang mit Materialverboten zukünftig geregelt wird.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen und Risiken haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ strategisch verankert. Dabei sind die zunehmende Kreislaufführung von Materialien, die Einführung neuer Recyclingtechnologien und die Verwendung von Sekundärmaterialien zentrale Elemente. Auch im Leitbild Umwelt werden die weitere Verbesserung der Ressourceneffizienz, Ansätze zur Wiederverwertung und Recycling im Bereich von Werkstoffen fokussiert. Zudem ist das Thema Ressourceneffizienz im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss dieser Auswirkungen und Risiken auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse mit folgenden Maßnahmen, um negative Auswirkungen und Risiken zu mindern und positive Auswirkungen zu stärken:

Die identifizierten Auswirkungen und das Risiko im Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung wirken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und im eigenen Geschäftsbereich. In dem Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung soll beispielsweise die Nutzung von Primärrohstoffen

durch den Einsatz von Rezyklaten und nachwachsenden Rohstoffen reduziert und markenübergreifende Arbeitsstrukturen für eine kreislauforientierte und ressourcenschonende Wirtschaftsweise aufgebaut werden. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken im Bereich Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen betreffen sowohl den eigenen Geschäftsbereich als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette. Im Rahmen der Fahrzeugentwicklung werden Maßnahmen ergriffen, die auf Reparierfähigkeit und Recycling setzen und Kunststoff-Bauteile so kennzeichnen, dass sie später identifiziert und Materialien sortenrein getrennt werden können.

Die identifizierten Auswirkungen im Bereich Abfall wirken entlang der Wertschöpfungskette. Um diesen entgegenzuwirken, werden an den Standorten im Konzern beispielsweise Produktionsabfälle recycelt und ein Abfallmanagement implementiert, das darauf abzielt, die Abfallmenge zu reduzieren und unvermeidbare Abfälle zu verwerten. Durch das Schließen von Kreisläufen soll das Abfallaufkommen weiter minimiert werden.

Mit weiteren Maßnahmen, die über den gesamten Lebensweg des Produkts und damit entlang der Wertschöpfungskette wirken, begegnet der Volkswagen Konzern den identifizierten Auswirkungen und Risiken. Hierunter fällt unter anderem die Hinwendung zu neuen zirkulären Geschäftsmodellen, die geprüft und realisiert werden sollen.

MANAGEMENTKONZEPT: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die Themen Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft nehmen in der Konzernstrategie und der regenerate+ Schlüsselrollen ein und sind in einem zugehörigen Managementkonzept manifestiert.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen und finanzielle Effekte für das Thema Kreislaufwirtschaft identifiziert, die sich konkret auf Ressourcenzuflüsse einschließlich der Ressourcennutzung und Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen sowie Abfall beziehen. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden durch das Managementkonzept Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft adressiert. Dabei sind die Kreislaufführung von Materialien, Mitentwicklung von Recyclingtechnologien, die Verwendung von Sekundärmaterialien, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie Wiederverwertung und Recycling von Werkstoffen und Bauteilen zentrale Elemente.

Die zunehmende Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht die Kreislaufwirtschaft für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Gleichzeitig bietet diese Entwicklung viele Chancen: Durch Innovationen in den Bereichen Materialdesign, Recyclingtechnologien und Geschäftsmodelle fördert sie die Entstehung neuer Technologien.

Ressourcenschonung, sekundäre Rohstoffe, nachhaltige Beschaffung und erneuerbare Rohstoffe

Unter der Dimension Natur innerhalb der regenerate+ wird daran gearbeitet, den Bedarf an primären Rohstoffen fortlaufend zu reduzieren. Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus.

Das Thema Kreislaufwirtschaft ist ein Kernelement des Leitbilds Umwelt goTOzero, an dem sich in der strategischen Ausgestaltung dieses Handlungsfeldes orientiert wird. Mit diesem Leitbild strebt der Volkswagen Konzern unter anderem an, seine Ressourceneffizienz weiter zu verbessern sowie Ansätze zu Wiederverwertung und Recycling in den Bereichen Werkstoffe und Wasser zu fördern. Dies soll durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen sowie durch die Etablierung von Kreisläufen für Werkstoffe und Wasser erreicht werden.

Auch in der Umweltpolitik wird das Thema Ressourceneffizienz im Rahmen des Schutzes der Umwelt adressiert. Das UCMS des Volkswagen Konzerns umfasst Prozesse, die eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, das Recycling von Abfällen und eine Verwendung von Sekundärrohstoffen unterstützen.

Weitere Themen, die zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen, sind in der strategischen Vision der Zero Impact Factory angesiedelt. Dabei steht das Thema Materialeffizienz im Fokus. Die Prozesse in der Produktion sollen derart gestaltet werden, dass Materialien effizient und nachhaltig ein- und wiedereingesetzt, Abfallmengen auf ein Minimum reduziert und die anfallenden Abfälle stofflich verwertet werden.

Die Kreislauffähigkeit und Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge werden bereits bei deren Entwicklung mitgedacht. Hierzu konkretisiert der Volkswagen Konzern Vorgaben für die Entwicklung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten in seinen Umweltnormen. Konkret zu nennen ist hier beispielweise die Umweltnorm „Fahrzeug Recyclinganforderungen, Rezyklateinsatz, Typprüfung Recyclingfähigkeit", die Empfehlungen und einen Leitfaden für kreislaufgerechtes Design enthält.

Weitere Anforderungen beinhalten den bevorzugten Einsatz von Rezyklaten bei technischer Eignung und Verfügbarkeit über die Laufzeit sowie die gesetzlich geforderte Kennzeichnung von Kunststoffen nach international gültigen ISO-Normen.

Die Themen Ressourceneffizienz, Kreislaufwirtschaft und Abfallmanagement sind zentrale Bestandteile des Code of Conduct für Geschäftspartner. Die Geschäftspartner sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um auf eine effiziente Nutzung von Energie, Wasser und Rohstoffen, die Verwendung erneuerbarer Ressourcen und eine Minimierung von Umwelt- und Gesundheitsschäden hinzuwirken. Zudem fordert dieser die Geschäftspartner auf, geeignete und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktlebensdauer und dem anschließenden Recycling am Ende der Lebensdauer sowie bei weiteren Tätigkeiten ergriffen werden. Zudem halten die Geschäftspartner internationale Übereinkommen zur grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle ein (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft"). Wann immer es technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, empfiehlt der Volkswagen Konzern, dass die Geschäftspartner Sekundärmaterialien in ihren Prozessen einsetzen. Die Geschäftspartner sollten den Anteil an recyceltem Inhalt in ihren Produkten kennen und zur Verfügung stellen. Darüber hinaus sollen die Geschäftspartner sich bemühen, geschlossene Kreislaufsysteme zu etablieren und zu fördern.

ZIELE: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem die Menge an Beseitigungsabfällen pro Fahrzeug. Die Zielvorgabe im Hinblick auf die UEP stellt somit einen Anreiz für die Standorte dar, die Menge an Beseitigungsabfällen zu reduzieren.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Impact-Points-Methode sämtliche Produktionsabfälle berücksichtigt. Dabei bewertet die Kennzahl jene Umweltauswirkungen, die durch den Transport und die Behandlung beziehungsweise die Entsorgung der Produktionsabfälle entstehen. Das übergeordnete Impact-Points-Ziel leistet somit ebenfalls einen Beitrag zu einer verbesserten Abfallwirtschaft, indem es höherwertige Verfahren der Abfallbehandlung belohnt.

Die Site Checklist weist mit dem Handlungsfeld Material konkrete Kriterien mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft in der Produktion auf. Dies umfasst beispielsweise die Umsetzung eines Closed-Loop-Recyclings, das Erreichen von Zero Landfill und damit eine vollständige Vermeidung der Deponierung produktionsspezifischer Abfälle sowie eine Substitution von Einweg- durch Mehrwegverpackungen. Aufgrund der festgelegten Ziele zur Erfüllung der Site Checklist ergibt sich für die Produktionsstandorte ein Anreiz zu einer Steigerung der Ressourceneffizienz und zur Schließung von Materialkreisläufen.

Erhöhung des Anteils von zirkulären Materialien in Fahrzeugen

Der Volkswagen Konzern strebt an, ab dem Jahr 2040 40 % an Kreislaufmaterialien in den Neufahrzeugen zu verwenden (exklusive China). Durch die verstärkte Nutzung von nachwachsenden, recycelten und wiederaufbereiteten Materialien möchte der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten, die Nutzung von Primärrohstoffen reduzieren und die Lebensdauer wertvoller Ressourcen verlängern.

Zudem arbeitet der Volkswagen Konzern intensiv daran, auch erst zukünftig geltende gesetzlich vorgegebene Ziele zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit seiner Produkte zu erfüllen. Gemäß dem Entwurf der Verordnung über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und die Entsorgung von Altfahrzeugen soll circa ab 2032 ein spezifischer Anteil von Post-Consumer-Kunststoffrezyklat

(PCR) in Neufahrzeugen enthalten sein, wobei ein entsprechender Anteil davon aus Altfahrzeugen (End-of-Life Vehicles, ELV) stammen soll.

Ein weiteres Ziel gemäß der neuen Batterieverordnung betrifft die Batteriezellen in Elektrofahrzeugen. Ab 2031 müssen gesetzlich 6 % des Lithiums, 16 % des Kobalts und 6 % des Nickels aus End-of-life-Traktionsbatterien oder Batterieproduktionsabfall stammen.

Nachhaltige Beschaffung und Nutzung von erneuerbaren Ressourcen

Der Volkswagen Konzern strebt eine verstärkte Nutzung von Kreislaufmaterialien an, wobei der zunehmende Einsatz erneuerbarer Ressourcen eine zentrale Rolle spielt. Das Ziel im Rahmen des Sustainability Ratings (S-Rating) kann die nachhaltige Beschaffung von Ressourcen unterstützen (für weiterführende Informationen siehe Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette"). Mit dem S-Rating wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko überprüft. Wir haben uns vorgenommen, dass bis 2040 umsatzbasiert 95 % unserer direkten Lieferanten ein positives S-Rating (A oder B Bewertung) aufweisen. Als Zwischenziel streben wir an, dass im Jahre 2025, 85 % erreicht werden.

Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten

Gemäß dem Ziel zur Erhöhung der Anzahl von Lieferanten mit Umweltzertifizierungen (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken" im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement") sollen bis 2040 95 % der Lieferanten des Volkswagen Konzerns, die einen Produktionsstandort mit mehr als 100 Arbeitskräften betreiben, nach dem Umweltmanagementsystem ISO 14001 oder EMAS zertifiziert sein.

Ausweitung des kreislauforientierten Produktdesigns

Für die Ausweitung des kreislauforientierten Produktdesigns sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS durch den Volkswagen Konzern festgelegt. Allgemein liegt der Fokus im Bereich Kreislaufwirtschaft auf dem Einsatz und der Verwendung von Kreislaufmaterialien. Die Fahrzeuge werden bereits heute, unter Betrachtung des gesamten Lebensweges, nach kreislauforientierten Kriterien entwickelt. Dabei wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen geachtet (für weitere Informationen siehe Abschnitt „Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft" sowie „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft").

Zuordnung der Ziele zur Abfallhierarchie

Der Volkswagen Konzern orientiert sich bei der Behandlung von Abfällen an der Abfallhierarchie. Höchste Priorität genießt die Vermeidung von Abfällen. Sofern sich Abfälle nicht vermeiden lassen, sind sie einem möglichst hochwertigen Recyclingverfahren zuzuführen. Die unteren Ebenen der Hierarchie sehen eine Beseitigung in Form einer Abfallverbrennung und als letzte Option die Deponierung vor.

Die Abfallhierarchie wird außerdem in der Impact-Points-Methode berücksichtigt. Abfälle mit geringerer Umweltrelevanz weisen niedrigere Ökofaktoren auf als Abfälle mit potenziell hoher Umweltwirkung. Aufgrund der Impact-Points-Ziele besteht somit eine Motivation, Abfälle einem höherwertigen Verwertungsverfahren zuzuführen.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Beitrag zu einer kreislauffähigen Wirtschaft

Nach einer möglichst langen Nutzungsdauer kommt dem Recycling der Materialien in der Verwertungsphase des Fahrzeuges eine immer wichtigere Bedeutung zu. Schon jetzt erfüllen die Fahrzeuge eine lange Nutzungsdauer. Das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs beträgt in Europa nach Angaben der nationalen Behörden 14 bis 20 Jahre. Für erste Schritte im Bereich Kreislaufwirtschaft lag der Fokus auf Batterien, Stahl, Aluminium und Kunststoffen. Die daraus resultierenden Ergebnisse fließen in die Weiterentwicklung der Gesamtstrategie Kreislaufwirtschaft sowie in die Ausarbeitung neuer Geschäftsmodelle ein. Beim Thema Kreislaufwirtschaft geht es auch darum, die Resilienz des Unternehmens zu stärken und Abhängigkeiten zu minimieren. Das gelingt dem Volkswagen Konzern insbesondere, indem eigene Materialkreisläufe geschlossen werden.

Für die Steuerung der zu erarbeitenden Themen wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese bauen auf der Tätigkeit von Gremien auf, darunter der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, der Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und der Konzernplattform Nachhaltigkeit Produkt. Außerdem gibt es einen Austausch der operativ arbeitenden Beschäftigten in der Abfallwirtschaft, die sich regelmäßig im Rahmen einer Arbeitsgruppe treffen. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Anstrengungen für einen Übergang zu einer ökonomisch und ökologisch sinnvollen kreislauforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise künftig noch weiter zu intensivieren. Dafür wird auf Allianzen und die Umsetzung gemeinsamer Projekte mit verschiedenen Partnern, wie etwa den Zuliefernden, Anlagenherstellern, der Recyclingbranche und Universitäten, gesetzt.

Hierbei lassen sich unter anderem zwei Allianzen für nachhaltige Rohstoffgewinnung hervorheben: Die Global Battery Alliance und die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). Zu einer nachhaltigen Ressourcennutzung gehört es, diese Rohstoffe unter fairen, menschenwürdigen Bedingungen zu gewinnen und effizient zu verwenden. Dafür unterstützt der Volkswagen Konzern die Global Battery Alliance, ein Bündnis aus mehr als 140 Unternehmen, Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen sowie Forschenden. Ihre wichtigsten Ziele sind ein sozialer und umweltverträglicher Rohstoffabbau, der Wandel hin zu einer Kreislaufwirtschaft, die über Wiederverwendung und Recycling funktioniert, sowie Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Dieses Bündnis von Unternehmen, Minenbetreibenden und Non-Profit-Organisationen arbeitet daran, gemeinsame Standards für bessere Bedingungen im industriellen Bergbau umzusetzen - etwa hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz oder Umweltschutz. Die IRMA-Standards werden schrittweise in der eigenen Lieferkette des Volkswagen Konzerns verankert.

Maßnahmen entlang des gesamten Lebensweges

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die für die Umsetzung der strategischen Ausrichtung zum Thema Kreislaufwirtschaft ergriffen werden sollen, zählen die weitere Präzisierung von Zielen und Indikatoren sowie die Realisierung von zirkulären Geschäftsmodellen. Das gilt für die wichtigsten Komponenten und Materialien wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Kunststoffe. Zusätzlich zu den bereits etablierten Kennzahlen (DKI, UEP) hat der Vorstand im Berichtsjahr ein Kennzahlenset für das Thema Kreislaufwirtschaft verabschiedet. Es beschreibt unter anderem den Einsatz von zirkulären Materialien auf Fahrzeugebene. Auch in der Batterieproduktion soll das Kennzahlenset Anwendung finden und den Fortschritt in diesem Bereich sichtbar machen. Über die Kennzahlen wird künftig berichtet werden.

Um unseren Beitrag zu einer kreislauforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, wird die Nutzung von Materialkreisläufen in den Produktionsprozessen kontinuierlich verstärkt, denn Recycling ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen. Materialkreisläufe werden beispielsweise innerhalb der Aluminiumrückführung oder auch durch das Recyceln von Abfällen intensiviert.

Das Recycling beginnt beim Volkswagen Konzern bereits direkt in der Entwicklung neuer Fahrzeuge. Dort wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen gesetzt. Zusätzlich werden Empfehlungen gegeben, die eine gute Reparierbarkeit ermöglichen. Daher werden alle Bauteile aus Kunststoff nach international gültigen ISO-Normen gekennzeichnet, um die Kunststoffe später identifizieren und sortenrein trennen zu können. Zusätzlich dazu bestehen in der Umweltnorm Fahrzeug Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge noch besser voneinander zu trennen. Ebenso können sämtliche Betriebsflüssigkeiten später aus dem Altfahrzeug entnommen und eine Vielzahl von Bauteilen demontiert werden.

Den Einsatz von Sekundärmaterial aus Produktionsabfällen (Pre-Consumer-Rezyklate) oder End-of-Life-Produkten (Post-Consumer-Rezyklate) schreibt der Volkswagen Konzern innerhalb seiner Umweltnorm für Geschäftspartner vor. Voraussetzung dafür ist, dass die gleichen Qualitätsansprüche wie beim Primärmaterial erfüllt werden und über die Laufzeit in ausreichender Menge verfügbar sind.

Nachhaltige Lieferketten

Im Bereich der Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit wurde bereits im Jahr 2022 ein umfangreiches Strategieprogramm gestartet, das unter anderem auf die fortlaufende Stärkung der Nachhaltigkeit abzielt. Schwerpunkte bilden hier die Themen Kreislaufwirtschaft und Klimaneutralität, Fairness und Gleichberechtigung sowie Globale Steuerung. Das erste Fokusthema umfasst Initiativen und Projekte rund um die Themen Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz sowie Biodiversität. Weitere Schwerpunkte sind die Umsetzung von Projekten und Partnerschaften im Bereich Kreislaufwirtschaft und die Reduzierung der CO_2e-Emissionen in der Lieferkette.

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten vom Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems detailliert dargestellt.

Der Volkswagen Konzern arbeitet kontinuierlich an verantwortungsvollen Lieferketten für 18 Risikorohstoffe, zu denen auch Batterierohstoffe und Seltene Erden gehören. Bei den Seltenen Erden besteht seit 2022 eine Kooperation mit internationalen Vertretenden aus Industrie, Ministerien, Wissenschaft und Technik. In industrieübergreifenden Initiativen sollen konkrete Nachhaltigkeitskriterien entlang der Lieferkette bestimmt und umgesetzt werden. Dasselbe gilt für Möglichkeiten zur Auditierung. Im Rahmen der DRIVE Sustainability Initiative wurde eine Risikoanalyse zu Menschenrechts- und Umweltthemen für die Lieferketten der Seltenen Erden vollzogen. Auf Grundlage einer systematischen Risikoanalyse sollen soziale und ökologische Risiken sowie Korruption entlang der Lieferkette präventiv vermieden werden. Die Analyse soll außerdem dabei helfen, Verstöße durch Lieferanten festzustellen, aufzuarbeiten und deren Nachhaltigkeitsleistung kontinuierlich zu verbessern. Das Responsible Supply Chain System (ReSC-System) beim Volkswagen Konzern beinhaltet dafür aufeinander aufbauende Elemente.

Seit Anfang 2022 gibt es beispielsweise ein materialspezifisches Lastenheft für Leder, dessen Einhaltung durch die Lieferanten seit April 2022 für alle Neuvergaben verpflichtend ist. Mit Hilfe des Lastenhefts wird sowohl die Offenlegung des Herkunftslands der Rohware als auch ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat – beispielsweise durch die Leather Working Group-Zertifizierung – eingefordert. Der Volkswagen Konzern verpflichtet damit seine Lieferanten zur Achtung des Tierwohls sowie zu einer verantwortungsvollen Produktion und Verarbeitung von Leder. Dazu gehören die Einhaltung von, unter anderem, strengen Kriterien zum Wasserverbrauch und zur Vermeidung von Wasserverschmutzung beim Gerbungsprozess.

Leder ist eines der 18 vom Volkswagen Konzern definierten Hochrisikomaterialien. Um auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Leder hinsichtlich ökologischer und sozialer Aspekte sowie auf eine Minderung der identifizierten Risiken hinzuwirken, wurde das Spezifikationsdokument für nachhaltige Leder erstellt. Der Volkswagen Konzern fordert daher transparente und verantwortungsvolle Rohstofflieferketten als verbindliche Voraussetzung für alle zukünftigen Nominierungen (Global und Forward Sourcing) aller beschafften Leder, worunter direkte und indirekte Mengen zählen. Die Lieferanten werden aufgefordert, das Spezifikationsdokument „Nachhaltiges Leder" einzuhalten und entsprechende Nachweise vor der Nominierung vorzulegen.

Einsatz nachwachsender Rohstoffe

Für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs setzt der Volkswagen Konzern schon in der Designphase seiner Fahrzeuge auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose.

Rezyklat-Einsatz im Fahrzeug

Für den Volkswagen Konzern ist ein möglichst hoher Anteil wiederverwerteter Materialien sehr wichtig. So heißt es auch in den Umweltnormen des Volkswagen Konzerns, dass Rezyklatmaterialien oder Materialien mit Rezyklatanteil bei technischer Eignung gegenüber anderen Materialien bevorzugt einzusetzen sind. In der ID.-Familie können Rezyklate unter anderem in folgenden Bauteilen eingesetzt werden: Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen. Die Sitztextilien einiger Ausstattungslinien werden zum Teil aus bis zu 100 % recyceltem PET gefertigt, welches überwiegend aus vormaligen PET-Flaschen stammt.

Mit dem Ziel, den ökologischen Fußabdruck fortlaufend weiter zu verkleinern, forscht der Volkswagen Konzern an verschiedenen vielversprechenden Ansätzen und setzt diese in der Serienproduktion um. Ein Fokus liegt dabei auf tierfreien und recycelten Materialien in der Innenausstattung. Demnach sollen in den Elektromodellen der Marke Volkswagen als Alternativen möglichst nur tierfreie Materialien im Innenraum verwendet werden. So kommen beispielsweise im Sitzbezug des ID. Buzz People in den Ausstattungen Design und Comfort alternative Materialien aus Meeresplastik bzw. alten PET-Flaschen (circa 63 Stück je 500 Milliliter) zum Einsatz. Der Sitzbezug besteht in der sogenannten Oberware aus Seaqual®-Garn, das zu 10 % aus gesammeltem Meeresmüll und zu 90 % aus recyceltem PES-Garn hergestellt wird. Das spart in der Herstellung im Vergleich zu herkömmlichen Oberflächenmaterialien 32 % CO_2e-Emissionen. In Sitzbezügen mit ArtVelours Eco® beträgt der Recyclinganteil 71 %.

Auch im ID.7 werden recycelte Materialien eingesetzt. Für einige Sitzbezüge, Bodenbeläge, Oberflächen und den Dekorhimmel des ID.7 kommen Rezyklate zum Einsatz – Materialien aus recycelten Produkten. Der Dachhimmel „Anmut", der Teppich „Dilours" und die Fußmatten bestehen beispielsweise annähernd zu 100 % aus wiederverwertetem PET. Das Art-Velours ECO ist zu 71 % aus PET-Flaschen und gebrauchten T-Shirts gefertigt. Zu den Highlights im Innenraum zählen – je nach Ausstattung – das Kunstleder ArtTex oder das Mikrofasergewebe Art-Velours ECO, unter anderem für die Mittelkonsolen- und Türinnenverkleidung. Beide Materialien sehen ebenso hochwertig aus wie Leder und bieten eine ähnliche Haptik. Zum Einsatz kommen biobasierte Weichmacher, was einen wichtigen Schritt zu mehr Nachhaltigkeit darstellt.

Eigene Kompetenzen für Batterierecycling und Ressourcenschonung

Der Volkswagen Konzern beschäftigt sich bereits seit 2009 intensiv mit der Erforschung, Entwicklung und Validierung von Batterierecycling-Prozessen, -Konzepten und –Strategien. Zurzeit sondiert der Konzern strategische Partnerschaften mit zahlreichen Akteuren der Batterie-Wertschöpfungskette, um den Kreislauf für den Konzern flächendeckend zu schließen. Der Volkswagen Konzern hat Anfang 2021 am Standort Salzgitter die konzernweit erste Pilotanlage für das Recycling von Hochvolt-Batterien eröffnet. Ziel ist die Entwicklung einer industrialisierten Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt im geschlossenen Kreislauf sowie von Aluminium, Kupfer und Kunststoff. Außerdem werden in diesem Rahmen verschiedene Konzepte zum Entladen und zur Demontage von Batterien entwickelt und Untersuchungen zur weiteren Rezyklierbarkeit der Batteriematerialien durchgeführt. Die Anlage ist zunächst darauf ausgelegt, im Pilotbetrieb bis zu 3.600 Batteriesysteme im Jahr zu recyceln. Langfristig ist es das Ziel, einen geschlossenen Materialkreislauf für HV-Batterien aufzubauen, um dadurch die Versorgung der eigenen Lieferketten mit möglichst nachhaltigen Rohstoffen zu unterstützen.

Der Volkswagen Konzern ist weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der die Batterie als Kerntechnologie der E-Mobilität in die eigene Hand nimmt – von der Rohstoffbeschaffung bis zum Recycling. Die PowerCo-Zellfabriken spielen für diese Bestrebung eine zentrale Rolle und sind künftig darauf ausgelegt, die Materialnutzung innerhalb der Produktion durch fertigungsnahes Recycling der Produktionsausschüsse zu maximieren. Zudem plant die PowerCo die konsequente Nutzung von Rezyklaten und treibt in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern die Entwicklung des End-of-Life-Recyclings von Batterien voran.

Im Berichtsjahr waren drei konzerneigene Standorte für die Batteriezellproduktion im Aufbau, darunter das Leitwerk Salzgitter/Deutschland, Valencia in Spanien und St. Thomas in Kanada. Zusätzlich soll jede Fabrik mit CO_2-arm erzeugtem Strom betrieben werden und auf künftiges Closed-Loop-Recycling, also Recycling im Sinne einer Kreislaufwirtschaft ausgelegt werden. Die Kreislaufwirtschaft soll im ersten Schritt für NMP- und kathodenaktive Materialen umgesetzt werden.

Im Kompetenzzentrum Werkzeug am Standort Salzgitter wurden bisher Werkzeuge für die Motorenproduktion derart bearbeitet, dass sie für ihren erneuten Einsatz geeignet sind. Zukünftig wird das vorhandene Know-how für die Aufbereitung von Produktionsinstrumenten auch in der Batteriezellfertigung genutzt.

Neben den Bemühungen Batterien zu recyceln, wird auch an anderen Lösungen zur Ressourcenschonung gearbeitet, beispielsweise beim ID.7. Bei E-Auto-Batterien wird an intelligenten und ressourcenschonenden Lösungen gearbeitet.

Der geschlossene Kreislauf für Aluminium

Mit dem Aluminium-Closed-Loop-Projekt wurde 2017 im Audi Werk Neckarsulm/Deutschland erstmals ein geschlossener Kreislauf für Aluminium über die Unternehmensgrenzen hinweg realisiert. Die Verschnitte an Aluminiumblechteilen aus den Presswerken werden direkt an die Lieferanten zurückgeliefert. Diese können den Verschnitt recyceln und für die Herstellung von neuem Material verwenden, das Audi anschließend wieder im Presswerk einsetzt. Durch die Wiederverwertung der Aluminiumabfälle kann bei der Herstellung bis zu 95 % der Energie gegenüber der Verwendung von Primäraluminium eingespart werden. Auf diesem Weg vermeidet Audi kontinuierlich CO_2e-Emissionen und reduziert auch die Menge an benötigten Primärrohstoffen. Seit 2024 sind die deutschen Standorte von Audi in Münchsmünster und Volkswagen in Emden neben den Audi Werken Ingolstadt/Deutschland, Neckarsulm/Deutschland und Győr/Ungarn sowie dem Mehrmarkenwerk in Bratislava/Slowakei an den Aluminium-Closed-Loop-Prozess angebunden.

Internes und externes Recycling von Produktionsabfällen

Die in der Produktion entstehenden Abfälle mit Wertstoffgehalt werden immer systematischer in Kreislaufprozesse einbezogen. So werden in der Gießerei, die am Standort Kassel/Deutschland anfallenden Aluminiumspäne wieder in den Gießprozess zurückgeführt. In Kassel fallen pro Tag fast 15 Tonnen Aluminiumspäne an, die in der Anlage eingeschmolzen werden. Prognosen zufolge reduzieren sich durch diese Alternative zur regulären Aluminiumherstellung unter Nutzung von Primärrohstoff der Energiebedarf um bis zu 2.000 MWh und der CO_2-Ausstoß um etwa 800 Tonnen pro Jahr.

Des Weiteren wird im Volkswagen Werk in Wolfsburg der Kunststoffabfall, der prozessbedingt bei der Herstellung von Benzintanks (Coextrusion) anfällt, aufbereitet und zur Fertigung von Dieseltanks (Monoextrusion) genutzt. Im Ergebnis konnten dadurch im Jahr 2023 über 400 Tonnen Material in Kunststofftanks wiederverbaut werden, die andernfalls der Entsorgung zugeführt worden wären.

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Recyclingverfahren noch weiter zu optimieren, weswegen er aktiv an öffentlich geförderten Forschungsprojekten zu Recyclingtechnologien beteiligt ist. Diese Projekte finden in Zusammenarbeit mit Partnern wie Universitäten und Forschungseinrichtungen in ganz Deutschland statt und haben das Ziel, einzelne Prozessschritte zu verbessern und zu automatisieren. Das bezieht sich beispielsweise auf die Demontage von Batterien oder die mehrfache Kreislaufführung der Rohstoffe.

Ein Beispiel hierfür ist das auf drei Jahre angelegte und vom deutschen Bundeswirtschaftsministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderte Forschungskonsortium HVBatCycle, das im Jahr 2023 ins Leben gerufen wurde. Unter der Leitung des Volkswagen Konzerns will das Konsortium nachweisen, dass die wertvollsten Bestandteile von Antriebsbatterien durch Recycling mehrfach nacheinander zurückgewonnen und wiedereingesetzt werden können. Dabei ist es das Ziel, wertvolle Materialien dauerhaft zurückzugewinnen und somit zu mehr Nachhaltigkeit und einer höheren Versorgungssicherheit beizutragen.

Mit der wissenschaftlichen Erforschung von automobilen Stoffkreisläufen beschäftigt sich auch die Open Hybrid Lab Factory (OHLF) in Wolfsburg. Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), bietet der Forschungscampus eine Plattform für den Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie, um Forschungsaktivitäten und ihre Serienimplementierung zu beschleunigen. Dabei unterteilt sich die Arbeit der OHLF in vier Forschungsfelder: Design for Circular Economy, Prozesse für Reverse Production, zirkuläre Werkstoffkonzepte sowie Gesamtsystemanalysen und -gestaltung.

Abfallmanagement

Die Vorgehensweise des Volkswagen Konzerns bei der Abfallbeseitigung in der Produktion zielt darauf ab, die Abfallmenge fortlaufend zu senken, nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu verwerten und Kreisläufe zu schließen. Im Mittelpunkt stehen die Vermeidung der Abfallentstehung durch Optimierung der Fertigungs- und Nebenprozesse sowie Erhöhung von Materialnutzungsgraden (Materialeffizienz), die Priorisierung der Verwertung von Abfällen und die Reduzierung der Abfälle zur Beseitigung. Zur Optimierung der Abfallwirtschaft werden zunehmend digitale Abfallmanagementsysteme genutzt. Diese Systeme erleichtern die Steuerung abfallwirtschaftlicher Prozesse und die staatliche Kontrolle der Entsorgung insbesondere gefährlicher Abfälle.
Für die Verwertung von erlösbringenden Abfallwertstoffen wie Papier, Kunststoffen, Holz, Elektronikbauteilen oder Metall wurde in der Beschaffung ein konzernweites System etabliert. Mit dem Projekt Zero Plastic Waste

wurde die Anstrengung, Kunststoffabfälle zu vermeiden, verstärkt. Dazu zählt unter anderem die Wiederverwertung von Kunststoffabfällen in der Dieseltankfertigung.

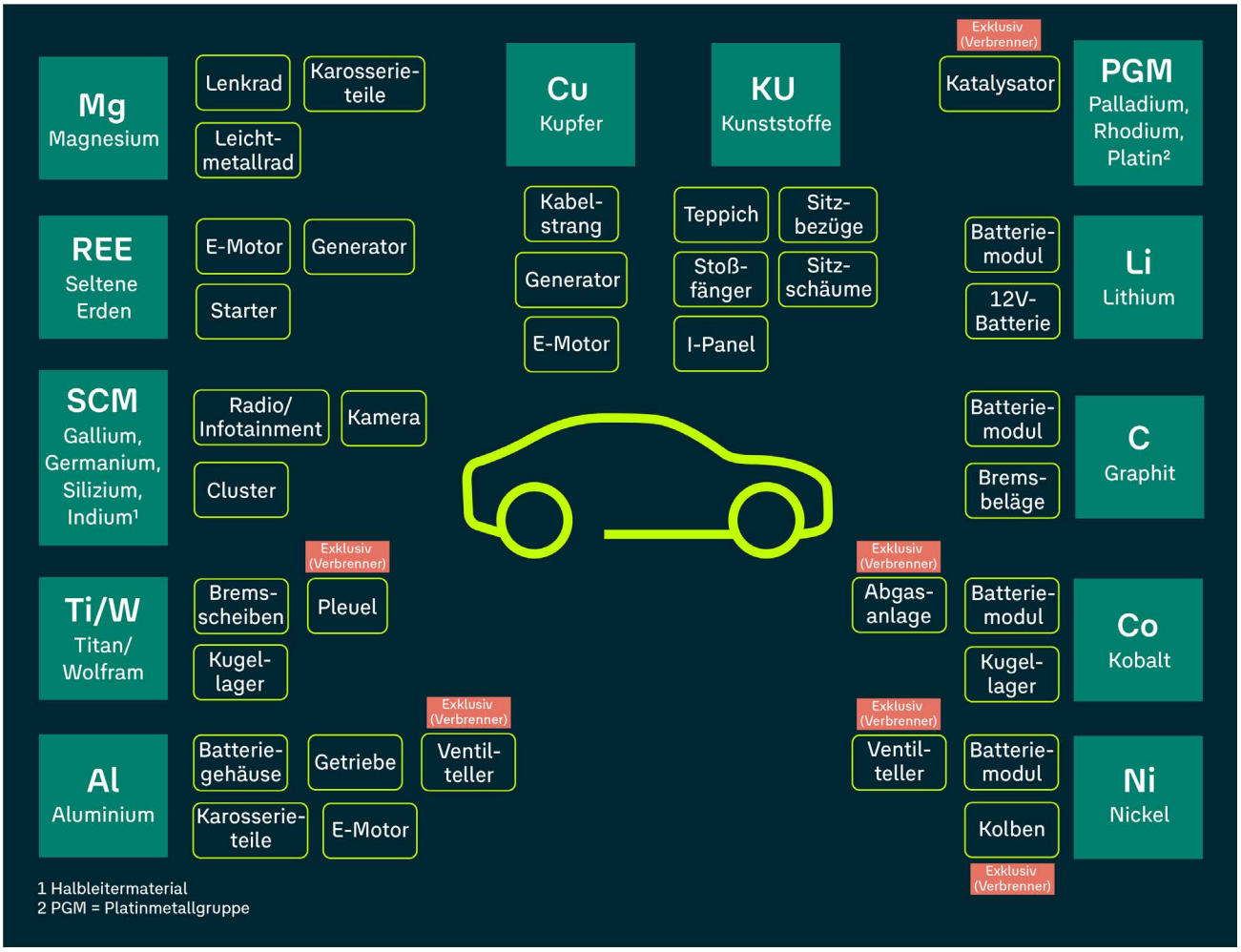
Abfallmanagement ist zudem Teil des Code of Conduct für Geschäftspartner. Demnach sollen die Geschäftspartner geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktnutzung und dem anschließenden Recycling am Ende der Lebensdauer sowie bei anderen Tätigkeiten ergriffen werden. Insbesondere sind unsere Geschäftspartner angehalten, die geltenden nationalen und internationalen Übereinkommen in Bezug auf Abfälle einzuhalten. Dazu zählen insbesondere das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung aus dem Jahr 1989 sowie weitere Übereinkommen und Gesetze auf nationaler und supranationaler Ebene.

METRIKEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Ressourcenzuflüsse

Material- und Produktzuflüsse

Ein Fahrzeug setzt sich im Wesentlichen aus rund 10.000 Einzelteilen zusammen. Unter Berücksichtigung der Rohstoffkritikalität, des Lieferkettenrisikos sowie der Nachhaltigkeitsrelevanz können nachfolgende Bauteile besonders hervorgehoben werden (siehe Abbildung): Lenkräder, Alufelgen, Aluminiumaußenteile, HV-Batterien, Dauermagneten, Generatoren, Leitungsstränge, Bremsscheiben, halbleiterrelevante Werkstoffgruppen (wie Infotainment, Steuergeräte oder Radio), Katalysatoren und Sitzmodule (Sitzschäume und -bezüge). Jährlich beschafft der Volkswagen Konzern eine Vielzahl von Rohstoffen, Bauteilen und sonstigen Gütern.



Kritische Rohstoffe und Seltene Erden in Betriebsabläufen und der Wertschöpfungskette

Wie bereits unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft" erwähnt, setzt der Volkswagen Konzern für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose. Solche Materialien können zum Einsatz kommen, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen und in der Lebenswegbetrachtung besser als konventionelle Werkstoffe abschneiden.

Der Elektroantrieb ist ein wichtiger Schritt in Richtung emissionsarme Mobilität und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig gelangen dadurch andere Komponenten in den Umlauf als bei der Produktion konventioneller Fahrzeuge – beispielsweise HV-Batterien. Die darin enthaltenen Rohstoffe sind wertvoll und ihr Verbleiben im Kreislauf ist aus vielerlei Hinsicht wichtig. Batterierohstoffe mehrfach zu nutzen, hilft dem Volkswagen Konzern, unter anderem seinen CO_2-Fußabdruck zu senken.

Der Volkswagen Konzern will seiner Rolle bei der verantwortungsvollen Rohstoffbeschaffung in der Automobilindustrie gerecht werden. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Insgesamt umfasst das Managementsystem derzeit 18 Rohstoffe. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, Seltene Erden sowie die neu hinzugenommenen Rohstoffe Baumwolle und Magnesium.

In der Beschaffung werden derzeit folgende Rohstoffe direkt gekauft: Stahl, Platingruppenmetalle (PGM), Aluminium und Kunststoffe (beide nur für die Inhouse-Produktion) und Leder. Angesichts der zunehmenden Komplexität der Lieferketten sowie der geopolitischen und materialverfügbarkeitsbezogenen Herausforderungen in den letzten Jahren ist es notwendig, eine Erweiterung der direkt gekauften Rohstoffe sowie eine konzernweite effiziente Strategie zur Materialabsicherung festzulegen. Die Planung sieht vor, zukünftig eine sogenannte Konzernrohstoffbeschaffung aufzubauen, um kritische und strategische Rohstoffe (die in Fokus-Bauteilen beinhaltet sind) abzusichern. Es sollen neun unterschiedliche Rohstoffgruppen strategisch betreut werden. Diese Rohstoffgruppen bestehen aus Magnesium, Seltene Erden (REE), Aluminium, Halbleitermaterialien (Gallium, Germanium, Silizium, Indium), Wolfram, Titan, Recyclingmaterialien (Kunststoff, Aluminium), Kupfer, Kunststoffe (primäre Produktion) und PGM. Die Definition der neun oben genannten Fokus-Rohstoffgruppen basiert auf einer internen Kritikalitätsanalyse, die sechs unterschiedliche Kriterien und deren wirtschaftliche Relevanz berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden anschließend mit der Critical Raw Materials List aus dem EU-Critical Raw Materials Act abgeglichen und entsprechend bestätigt (siehe Abbildung).

Quelle: Study on the Critical Raw Materials for the EU – Version 2023

Wasser in Betriebsabläufen und der Wertschöpfungskette

Der Großteil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette, insbesondere auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Über den Code of Conduct für Geschäftspartner nimmt der Volkswagen Konzern Einfluss auf die Lieferkette und fordert von seinen Lieferanten, dass sie keine Wasserverschmutzung oder keinen übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können. Etwa 42,3 % (rund 14,5 Mio. m³) der konzernweiten Wasserentnahme sind Standorten zuzuordnen, die in Gebieten mit hohem bis extremem Wasserstress liegen (weiterführende Informationen zum Umgang mit Wasser siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Wasser" des Kapitels „Wasser").

Neue Produktionsstandorte im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr wurden keine neuen Produktionsstandorte eröffnet und somit gab es in diesem Zusammenhang keine wesentlichen Ressourcenzuflüsse.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse mittels Referenzfahrzeugansatz

Für das Berichtsjahr 2024 wurden die Ressourcenzuflüsse für das fahrzeugbezogene Geschäft mit Hilfe eines Referenzfahrzeugansatzes/output-bezogenen Ansatzes berechnet. Dabei wird von den im Fahrzeug verbauten Materialien auf die ins Fahrzeug einfließenden Materialien zurückgerechnet, um die Ressourcenzuflüsse quantitativ zu erfassen. Als exemplarische Referenzfahrzeuge wurden die Pkw-Modelle Tiguan und ID.4 ausgewählt. Diese zählen mit zu den meistproduzierten Fahrzeugen im Berichtsjahr.

Hinsichtlich der Fahrzeugkonfiguration wurden die repräsentativsten Konfigurationen basierend auf Verkaufsdaten verwendet. Hierbei wurde das maximale Fahrzeuggewicht auf Grundlage einer konservativen Annahme ausgewählt.

Aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit wird der Materialverschnitt, der in der Produktion entsteht, für das Berichtsjahr 2024 nicht berücksichtigt.

Die Referenzmodelle werden über die Produktionszahlen im Berichtsjahr gewichtet und nach dem Verhältnis zwischen Produktion von Verbrenner- und batterieelektrischen Modellen hochgerechnet, um die Kennzahlen der Ressourcenzuflüsse zu ermitteln.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN

		2024	
	Einheit	Elektrofahrzeuge	Verbrennerfahrzeuge
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	1.185.989	8.639.279
Gewicht der technischen Materialien	t	1.184.705	8.622.796
Gewicht der biologischen Materialien	t	1.283	16.483
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	0,0%	0,12%
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien (minimal bis maximal)	t	147.764 - 295.493	1.413.941 - 2.264.010
Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien	%	12,5 – 24,9	16,4 – 26,2

Informationen über die Ressourcenzuflüsse weiterer Marken des Volkswagen Konzerns (Porsche und TRATON GROUP) finden sich am Ende dieses Kapitels. Für MAN Energy Solutions erfolgt keine Berichterstattung zu den quantitativen Ressourcenzuflüssen im Jahr 2024.

Methodik für die Erfassung der technischen und biologischen Materialien und Produkte

Für die Berechnung der technischen und biologischen Materialien und Produkte wird ebenso der Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung nach VDA 231-106 erfasst. Dabei umfassen die VDA-Kategorien 1 bis 9, mit Ausnahme der Kategorie 7.1, die technischen Materialien (zum Beispiel Stahl, Polymerwerkstoffe). VDA-Kategorie 7.1 umfasst die biologischen Materialien (zum Beispiel Leder, Holz).

Methodik zur Erfassung nachhaltig beschaffter biologischer Materialien

Der oben dargestellte Referenzfahrzeugansatz wird ebenfalls für die Berechnung der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, verwendet. Maßgeblich für die Erhebung der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, ist deren Definition: Ein biologisches Material gilt als nachhaltig beschafft, wenn es nach einem anerkannten und weit verbreiteten Zertifizierungssystem zertifiziert ist. In diesem Bezug gilt beim Volkswagen Konzern das Material Leder als nachhaltig beschafft. Gemäß einem Spezifikationsdokument für nachhaltiges Leder müssen Lieferanten über ein Zertifikat der Leather Working Group (LWG) oder ein vergleichbares Zertifikat einer ähnlichen Organisation verfügen.

Biologische Materialien werden gemäß VDA-Kategorie 7.1 modifizierte organische Naturstoffe erfasst. Diese umfasst neben Leder auch weitere organische Naturwerkstoffe, wie Holz oder Baumwollfleece. Um das Leder innerhalb der VDA-Kategorie 7.1 zu bestimmen, wurde eine strukturierte Analyse für gewichtsrelevante Teile je Fahrzeug durchgeführt, um alle Werkstoffe aufzulisten, die infolge ihrer Reinstoffe (beispielsweise Kollagen) auf einen Lederwerkstoff hindeuten. Solche Reinstoffe wurden nur für den Tiguan identifiziert, der ID.4 enthält kein Leder.

Biokraftstoffe, die für nicht-energetische Zwecke verwendet werden, finden keine Anwendung im Produkt.

Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen

Hinsichtlich der Berechnung des Anteils der einfließenden Sekundärmaterialien wird der oben genannte Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung VDA 231-106 erhoben.

Zur Ermittlung der Sekundärmaterialanteile in Fahrzeugen hat der Volkswagen Konzern einen standardisierten Prozess entwickelt. Grundsätzlich wird die Bestimmung des Sekundärmaterialanteils nach DIN EN ISO 14021:2012 angestrebt. Dieser Prozess folgt einer internen Arbeitsanweisung, welche extern geprüft wurde. Die Ermittlung der Sekundärmaterialanteile erfolgt systemunterstützt. Für die VDA-Kategorien 1-3 erfolgt eine Erhebung des Sekundärmaterialanteils auf Basis von Verbandsdaten und für die VDA-Kategorien 4-9 auf Basis von Lieferantendaten. Das Ergebnis zum Sekundärmaterialanteil im Fahrzeug wird als Spannweite angegeben. Die Ergebnisse bilden den Stand der zur Erhebung verfügbaren Daten ab.

Bei den Ressourcenzuflüssen spielen auch Verpackungen eine Rolle im Hinblick auf das Produkt. Als Produkt wird in diesem Kontext das Fahrzeug berücksichtigt. Zubehör oder andere Materialien sind nicht berücksichtigt. Verpackungen im Sinne der ESRS-Definition sind Materialien, die an den Benutzer oder Verbraucher weitergeben werden. Der Volkswagen Konzern verwendet zwar Verpackungsmaterialien für den Transport der Fahrzeuge zu den Händlern, entfernt diese aber vor Übergabe an den Benutzer oder Verbraucher. Daher ist der Transportschutz gemäß der ESRS-Definition nicht als Verpackung zu verstehen und wird in der Berichterstattung nicht berücksichtigt.

Vermeidung doppelter Zählung bei Wiederverwendung und Recycling

Derzeit werden in der Produktion keine wiederverwendeten Komponenten eingesetzt, sodass eine Doppelzählung von wiederverwendeten und recycelten Komponenten ausgeschlossen werden kann.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse des Porsche AG Konzerns

Für die Ermittlung des Gesamtmaterialverbrauchs für die produzierten Fahrzeuge wird für jede Baureihe für ein repräsentatives Fahrzeug die prozentuale Materialzusammensetzung ausgewertet. Die Auswertungskategorien ergeben sich aus der VDA-Norm 231-106 „Werkstoff-Klassifizierung im Kraftfahrzeugbau: Aufbau und Nomenklatur". Über die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge und des Durchschnittsgewichtes pro Baureihe können schließlich übergeordnete Gesamtsummen für die Materialverbräuche pro Werkstoffgruppe ermittelt

werden. Das relevanteste biologische Material in den Porsche Fahrzeugen ist Leder. Eine Erhebung des Anteils an Sekundärmaterial für die im Porsche AG Konzern produzierten Fahrzeuge war für das Berichtsjahr 2024 nicht umsetzbar.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN IM PORSCHE AG KONZERN

	Einheit	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	621.679
Gewicht der technischen Materialien	t	-
Gewicht der biologischen Materialien	t	-
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	0,2

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse der TRATON GROUP

Das Gesamtgewicht der Fahrzeuge wird entweder auf Basis von Lieferantendaten zum Gewicht der Teile oder durch direktes Wiegen der Fahrzeuge berechnet. Zur Berechnung des Gesamtwertes werden die Gewichtsdaten für jede Produktgruppe gemittelt und mit dem Produktionsvolumen multipliziert. Das Gesamtgewicht der Produkte wird in Materialgruppen aufgeteilt und der entsprechende Anteil an Sekundärmaterialien wird angewendet.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN BEI DER TRATON GROUP

	Einheit	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	2.473.853
Gewicht der technischen Materialien	t	-
Gewicht der biologischen Materialien	t	-
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	0,00
Gewicht der verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien	t	604.511
Prozent an verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien	%	24,4 %

Ressourcenabflüsse

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Abfälle definiert, die weltweit an allen Standorten einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst sowohl Produktionsabfälle als auch nicht produktionsspezifische Abfälle.

Im Rahmen der Site Checklist werden zudem freiwillige Kriterien für den Umgang mit Abfällen beschrieben. Hinsichtlich der Abfallentsorgung umfasst dies zum Beispiel Entsorgerauditierungen für Abfallströme, ein Verbot der Deponierung produktionsspezifischer Abfälle sowie Quoten zum maximalen Anteil von Beseitigungsabfällen in der Produktion. In Bezug auf Verpackungen und Einwegprodukte wurden Kriterien wie die Substitution von Einwegverpackungen durch Mehrwegalternativen oder das Recycling von Verpackungsmaterialien festgelegt.

Material- und Produktabflüsse

Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt. Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen.

Um einen Beitrag zu einer kreislauforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, wird bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe und auf die Vermeidung von Schadstoffen geachtet. Gemäß der aktuellen europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Darüber hinaus enthält die Konzernnorm zum Thema Recycling Anforderungen an die Kreislauffähigkeit der Fahrzeuge. Zum Beispiel bestehen Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge besser voneinander zu trennen. Ein weiteres Beispiel ist die Kennzeichnung aller Bauteile aus Kunststoff nach international gültigen ISO-Normen, um sie später identifizieren und sortenrein trennen zu können.

Die Fahrzeuge erfüllen bereits jetzt eine lange Nutzungsdauer, wobei das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs in Europa nach Angaben der nationalen Behörden 14 bis 20 Jahre beträgt. Diese Nutzungsdauer trägt im Rahmen einer kreislauffähigen Wirtschaftsweise zur Minimierung des Ressourcen- und Energieverbrauchs sowie zur erweiterten Herstellerverantwortung bei.

Haltbarkeit der Produkte im Branchenvergleich

Für die Pkw wird eine Laufleistung von 200.000 Kilometern angenommen. Dies entspricht einem Standardwert, der vom Volkswagen Konzern und verschiedenen Autoherstellern in der Ökobilanzierung verwendet wird. Dieser Wert wurde zudem durch eine wissenschaftliche Arbeit von Weymar & Finkbeiner (2016) bestätigt, in der verschiedene Datensätze, unter anderem des Kraftfahrt-Bundesamtes, mit einer Stichprobe von mehr als 800.000 Fahrzeugen statistisch ausgewertet wurden.

TRATON GROUP-Fahrzeuge sind so konstruiert und gebaut, dass sie über einen langen Zeitraum funktionsfähig bleiben. Ihre Langlebigkeit wird durch regelmäßige Wartung und die Reparatur oder den Austausch defekter Teile unterstützt. Allerdings gibt es derzeit keinen branchenweiten Standard oder eine durchschnittliche Methode zur Berechnung der Lebensdauer von schweren Nutzfahrzeugen.

Reparierbarkeit

Die Orientierung des Volkswagen Konzerns an hoher Qualität mit einer geringen Reparaturbedürftigkeit und guter Reparierbarkeit zielt auf eine hohe Langlebigkeit der Fahrzeuge in der Nutzungsphase ab und ist damit ein wichtiger Beitrag zur Ressourceneffizienz.

Verfügbarkeit von Ersatzteilen

In Deutschland unterstützt ein Netzwerk von etwa 2.000 Servicepartnern die Reparaturarbeiten an Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns. Die Service-Experten und Expertinnen sind mit modernster Technologie sowie Spezialwerkzeugen ausgestattet, um auf effiziente und qualitativ hochwertige Reparaturen hinzuwirken.

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kundinnen und Kunden eine hohe Teileverfügbarkeit und liefert diese schnellstmöglich. So können die Servicepartner Reparaturen und Services schnell durchführen. Zudem sorgt eine automatische Belieferung der Schnelldrehteile dafür, dass das Volkswagen Servicepartnernetzwerk stets eine direkte und zeitnahe Versorgung gewährleisten kann.

Reparaturdauer

Die Gestaltung der Fahrzeuge ermöglicht eine schnelle und umfassende Reparaturfähigkeit, die sich stark an die jeweiligen Schadensursachen anpasst. So ist beispielsweise der Ersatz des Frontscheinwerfers beim Tiguan Modelljahr 2025 gemäß Reparaturleitfaden in 110 Zeiteinheiten (entspricht 66 Minuten) möglich. Oft sind bei leichten Crash-Schäden jedoch nicht die hochkomplexen und teuren LED-Scheinwerfer betroffen. Vielmehr reicht ein Ersatz der Kunststoff-Scheinwerferhalterungen. Für diese abweichende Reparaturlösung gibt es neben den kostengünstigen Scheinwerferlaschen auch eine separate Arbeitsposition. Darüber hinaus ist diese kundenorientierte Reparaturlösung nachhaltig und reduziert die Ersatzteilkosten und die Arbeitszeit im Vergleich zum Ersatz des gesamten Scheinwerfers.

Auch im Bereich der HV-Batterien wird den Fachwerkstätten und den Schadensgutachtern der Versicherungen einen Schadensbeurteilungskatalog für alle Batteriekomponenten zur Verfügung gestellt. Im Falle einer Unfallreparatur wird so sichergestellt, dass wiederverwendbare Komponenten, wenn ökologisch und ökonomisch sinnvoll, im Fahrzeug verbleiben können und nur defekte Komponenten ausgetauscht werden. Für diese Tätigkeiten werden dem Handel umfangreiche Werkstattinformationen inklusive der benötigten Reparaturzeiten bereitgestellt.

Kosten

Der Volkswagen Konzern bietet ein umfangreiches Leistungsspektrum mit zeitwertgerechtem Service und hoher Ersatzteilqualität an, was kostengünstigere Reparaturen ermöglicht. Dazu zählt beispielsweise der Volkswagen Economy Service für Fahrzeuge ab einem Alter von vier Jahren, der Kundinnen und Kunden in Deutschland angeboten wird. Dies unterstreicht das Bestreben des Unternehmens, die Gesamtkosten für den Fahrzeugbesitzer zu senken.

Anteil an recycelbarem Inhalt in Produkten

Nach der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1) am Ende ihrer Lebensdauer zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese Standards.

Die Berechnungsmethode der Recycling- und Verwertungsquoten folgt der ISO-Norm 22628 (Straßenfahrzeuge – Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit – Berechnungsverfahren). Die Berechnungen erfolgen in einem internen IT-System und basieren auf den Materialdatenblättern der verwendeten Bauteile und Werkstoffe.

Informationen zum Thema Verpackung finden sich unter dem Abschnitt „Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen".

Relevante Abfallströme und Materialien im Abfall

Als Automobilhersteller sind für den Volkswagen Konzern insbesondere die produktionsspezifischen Abfallströme von großer Bedeutung. Der größte Anteil entfällt dabei auf Metallschrott, der aus Spänen, Blechstanzabfällen, Gussteilen und anderen Metallresten besteht. Die Zusammensetzung des Metallschrotts variiert je nach Produktionsprozess und verwendeten Materialien. So überwiegt bei der Karosseriefertigung Stahlschrott, während bei der Herstellung von Motoren und Getrieben hauptsächlich Aluminiumschrott anfällt.

Neben Metallschrott fallen auch kunststoffhaltige Abfälle in großen Mengen an. Diese entstehen beispielsweise beim Spritzgießen, Extrudieren oder bei der mechanischen Bearbeitung von Innenraumbauteilen, Stoßfängern und anderen strukturellen Fahrzeugteilen. Die Zusammensetzung dieser Abfälle ist sehr vielfältig und umfasst größtenteils Polypropylen, Polyethylen, Polyurethan sowie Verbundwerkstoffe.

Ein weiterer bedeutender Abfallstrom sind Lackschlämme, die beim Lackieren von Fahrzeugen entstehen. Ihre Zusammensetzung hängt von der verwendeten Lackart ab und kann Lösemittel, Pigmente, Harze, Füllstoffe und Additive enthalten. Zusätzlich fallen durch die Anlieferung von Bauteilen Verpackungsmaterialien aus Papier, Karton oder Kunststoff an. Schließlich sind gefährliche Abfälle zu nennen, die unter anderem bei der chemischen Oberflächenbehandlung und -beschichtung von Karosserieteilen, durch den Austausch von gebrauchten Ölen und Schmierstoffen sowie durch den Einsatz von Reinigungs- und Lösungsmitteln entstehen.

KENNZAHLEN ZUM ABFALLAUFKOMMEN

		2024		2023	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Abfälle gesamt[1]	t	2.357.654	573.762	2.420.453	641.200
Abfälle zur Verwertung gesamt	t	2.185.092	556.443	2.278.457	613.576
Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwertung	t	171.809	21.174	160.609	20.872
Davon nicht gefährliche Abfälle[2]	t	158.931	11.513	-	-
Davon gefährliche Abfälle[2, 4]	t	12.878	9.661	-	-
Abfälle zur Verwertung - Recycling	t	1.875.417	485.566	1.844.070	540.611
Davon nicht gefährliche Abfälle[2]	t	1.773.202	471.282	-	-
Davon gefährliche Abfälle[2, 4]	t	102.216	14.283	-	-
Abfälle zur Verwertung – andere Verwertungsmaßnahmen[5]	t	137.866	49.703	273.779	52.093
Davon nicht gefährliche Abfälle[2]	t	93.043	46.867	-	-

Davon gefährliche Abfälle[2, 4]	t	44.823	2.837	-	-
Abfälle zur Beseitigung gesamt	t	172.596	17.318	141.996	27.624
Abfälle zur Beseitigung - Verbrennung	t	19.229	14.514	15.996	23.969
Davon nicht gefährliche Abfälle[2]	t	3.130	3.750	-	-
Davon gefährliche Abfälle[2, 4]	t	16.098	10.765	-	-
Abfälle zur Beseitigung - Deponierung	t	144.750	2.586	110.417	3.014
Davon nicht gefährliche Abfälle[2]	t	114.262	736	-	-
Davon gefährliche Abfälle[2, 4]	t	30.487	1.851	-	-
Abfälle zur Beseitigung – andere Beseitigungsmaßnahmen[6]	t	8.618	218	15.583	641
Davon nicht gefährliche Abfälle[2]	t	6.740	218	-	-
Davon gefährliche Abfälle[2, 4]	t	1.878	0	-	-
Davon radioaktive Abfälle[2]	t	0	0	-	-
Abfälle nicht recycelt[3]	t	310.492	67.022	415.775	79.717
Abfälle nicht recycelt – Anteil an Abfallmenge gesamt[3]	%	13,2%	11,7%	17,2%	12,4%
Gefährliche Abfälle gesamt[2]	t	210.023	39.396	-	-

1 Die Abfallbilanz enthält Schätzwerte, welche unter anderem mittels Anwendung von unternehmenstypischen Verteilschlüsseln erhoben wurden.
2 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.
3 Ohne Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwendung.
4 Abfallmengen, deren Gefährlichkeit nicht validiert werden konnte, werden als gefährlicher Abfall eingestuft.
5 Abfallmengen, deren Verwertungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Verwertungsmaßnahmen zugeordnet.
6 Abfallmengen, deren Beseitigungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Beseitigungsmaßnahmen zugeordnet.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

Methoden zur Berechnung des anfallenden Abfalls

Die anfallenden Mengen aller Abfälle sind zu bilanzieren. Hierfür sind die Massen derjenigen Abfälle zu ermitteln, welche die Werksgrenze verlassen oder in werkseigenen Entsorgungsanlagen (zum Beispiel Deponien oder Verbrennungsanlagen) entsorgt werden. Unter die Gesamtmenge des Abfalls fallen auch Abfälle, die zur Wiederverwendung vorbereitet, recycelt, in sonstiger Weise verwertet, verbrannt, deponiert oder anderweitig beseitigt werden. Abfälle sind durch Wägung oder Berechnung der Stückgewichte zu erfassen.

Für weiterführende Informationen hinsichtlich der Erfassung von Umweltdaten siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“.

EU-Taxonomie

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die EU hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen: Wir gestalten mit unseren taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen bereits heute die Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

HINTERGRÜNDE UND ZIELE

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft" veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit, Inklusivität, Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors sowie globale Ambition. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen" und „Instrumente" als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörende erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Sie ist erst dann als ökologisch nachhaltig, also als taxonomiekonform (aligned), einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, zum Beispiel Höhe der CO_2-Emissionen für das Umweltziel Klimaschutz.
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm (DNSH)-Kriterien, die verhindern, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, zum Beispiel durch die Produktion oder das Produkt.
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards beziehen.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Unsere Interpretation ist nachstehend dargestellt.

WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Mit unserer Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations" stellen wir uns den globalen Herausforderungen der Automobilindustrie. Mit unserem Zielbild „The Global Automotive Tech Driver" wollen wir weltweit treibende Kraft der Mobilität sein. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Unsere Ambition ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO_2-neutral zu sein.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im fahrzeugbezogenen Geschäft mit Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Motorrädern beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen. Dazu zählen wir auch unsere Finanzdienstleistungen und weitere fahrzeugbezogene Dienste und Leistungen. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering umfassen die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung sowie den Vertrieb und Service von Maschinen und Apparaten. Auch diese Aktivitäten sind dem Umweltziel Klimaschutz zuzuordnen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung unserer Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie von Power Engineering zu den in der EU-Taxonomie im Umweltziel Klimaschutz aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit	Zuordnung im Volkswagen Konzern
Umweltziel: Klimaschutz		
3. Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren		
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff.	Power Engineering
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO_2-armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	Herstellung von Technologien, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen, sofern diese Technologien nicht unter die anderen Wirtschaftstätigkeiten des verarbeitenden Gewerbes/der Herstellung von Waren fallen.	Power Engineering
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
9. Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen		
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	Forschung, angewandte Forschung und experimentelle Entwicklung im Bereich von Lösungen, Prozessen, Technologien, Geschäftsmodellen und anderen Produkten für die Verringerung oder Vermeidung oder den Abbau von Treibhausgasemissionen, bei denen die Eignung zur Verringerung oder Vermeidung oder zum Abbau von Treibhausgasemissionen bei den Wirtschaftstätigkeiten, auf die abgezielt wird, wenigstens in einem einschlägigen Umfeld im Einklang mit mindestens dem Technologie-Reifegrad 6 nachgewiesen wurde.	Power Engineering

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien"

Wir ordnen alle Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle von uns hergestellten Pkw, leichten Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Motorräder und schließt auch die Originalteile ein.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir die von uns hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO_2-Emissionen gemäß der aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit CO_2-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten"

Die Komponenten, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit berichtet. Wir ordnen hier den Verkauf an Dritte der von uns produzierten Motoren und Aggregate für vollelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an unsere chinesischen Joint Ventures.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse" abbilden, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Wirtschaftstätigkeiten Power Engineering

Im Bereich Power Engineering haben wir unsere Aktivitäten hinsichtlich der Klassifizierung gemäß EU-Taxonomie analysiert und diese mit Ausnahme des Neubaugeschäfts mit Schwerölmotoren sowie einzelner Komponenten zur Förderung und Verarbeitung fossiler Energieträger als taxonomiefähig identifiziert. Um darüber hinaus für einzelne Aktivitäten den substanziellen Beitrag zum Klimaschutz nachweisen zu können, haben wir eine systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Treibhausgas (THG)-Emissionen entwickelt, die den Anforderungen des Einzelmaschinen- und Anlagenbaus gerecht wird. Dieser Ansatz wurde für den Geschäftsbereich Turbomaschinen durch einen unabhängigen Dritten bestätigt und soll zukünftig auf weitere Geschäftsbereiche ausgedehnt werden.

Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff"

Unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung von Wasserstoff sind taxonomiefähig: Hierzu zählen die von uns hergestellten Elektrolyseure sowie die durch uns errichteten kompletten Wasserstoff-Anlagen. Für den substanziellen Beitrag ist darüber hinaus ein Nachweis bezüglich der Lebenszyklus-THG-Emissionen des später vom Nutzer der Anlage hergestellten Wasserstoffs zu erbringen, was in Abhängigkeit von der zur Elektrolyse verwendeten Energiequelle steht.

Die Herstellung von Anlagen zur Verwendung von Wasserstoff, wie sie für eine wasserstoffbasierte Energie- und Rohstoffversorgung benötigt werden, leistet einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz. Hierzu zählen die von uns hergestellten Kompressoren für den Transport, die Verdichtung oder die Verflüssigung von Wasserstoff, Tanks und Equipment zur Speicherung von Wasserstoff sowie Reaktoren und Anlagen zur Verarbeitung von Wasserstoff zu wasserstoffbasierten synthetischen Brennstoffen.

Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien"

Die Beschreibung dieser Wirtschaftstätigkeit führt dazu, dass nur die hergestellten Technologien taxonomiefähig sind, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen. Wir ordnen hierunter alle Neubauaktivitäten ein, die den Einsatz von Gas und klimaneutralen, synthetischen Kraftstoffen ermöglichen wie beispielsweise die Herstellung von Gas- und Dual-Fuel-Motoren, alle Industrielösungen zur Energiespeicherung und Sektor-Kopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von CO_2 (Carbon Capture Utilisation and Storage Technologie, CCUS). Diese Aktivitäten werden durch das Service-und-After-Sales-Geschäft komplettiert, das die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Anlagen umfasst. Zum Beispiel rüsten wir durch sogenannte „Retrofits" die maritime Bestandsflotte technisch so um, dass Einsparungen von CO_2-Emissionen ermöglicht werden.

Für den substanziellen Beitrag zur Wirtschaftstätigkeit 3.6. ist nachzuweisen, dass die Verwendung des hier berichteten Produkts erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-THG-Emissionen im Vergleich zu der am Markt verfügbaren leistungsfähigsten Alternative ermöglicht. Die Betrachtung der Lebenszyklus-THG-Emissionen des Produkts selbst reicht für den Nachweis nicht aus, vielmehr ist zusätzlich die Differenz zu den Emissionen der Alternativtechnologie zu berechnen und zu bewerten. Dazu wenden wir die systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-THG-Emissionen auf die von uns hergestellten Industrielösungen CCUS, Großwärmepumpen, Energiespeichersysteme und Anwendungen in der Papierindustrie an.

Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation"

Hierunter fällt gemäß Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit unter anderem die angewandte Forschung im Bereich von Technologien zur Verringerung oder Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Wir ordnen hier unser Lizenzgeschäft ein, über das wir unsere Entwicklungsleistungen in Form von Fertigungsunterlagen zur Verfügung stellen, auf Basis derer unsere Lizenznehmer berechtigt sind, entsprechende Gas- und/oder Dual-Fuel-Motoren zu fertigen.

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien", 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" und 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurden die jeweiligen Analysen im Wesentlichen für unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Komponenten gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften. Von den rund 40 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, Südafrika, den USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien sowie China und Indien. Es wurden auch die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen.

Für den Bereich Power Engineering wurden die jeweiligen Analysen projektbezogen und im Wesentlichen auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt werden beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" sowie 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind fünf Standorte in Deutschland sowie je einer in der Schweiz und in Schweden.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir vor allem für Europa die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr im fahrzeugbezogenen Geschäft für die Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten produzierenden Standorte sowie die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge und deren Komponenten erfüllen.

Anpassung an den Klimawandel

Wir haben eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von Volkswagen basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP8.5) und auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO_2-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: Erhaltung der Wasserqualität genutzter Oberflächengewässer, Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder vergleichbare Verfahren, die die Auswirkungen auf Wasserressourcen berücksichtigen, sowie Umsetzung von Maßnahmen bei Wasserstress. Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen oder vergleichbaren Verfahren werden geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse wurden im Wesentlichen ISO 14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems von Volkswagen sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOzero-Strategie definiert Volkswagen Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden.

Für Lkw und Busse wird auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Im Bereich Power Engineering liegt ein großer Hebel zur Kreislaufwirtschaft insbesondere in einer langen Lebensdauer der Produkte, unterstützt unter anderem durch unser Retrofit-Geschäft.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftstätigkeit im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen.

Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juni 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) sowie ab dem Berichtsjahr 2024 auch auf weitere taxonomierelevante Stoffe ergeben.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert mit dem Ziel, die taxonomierelevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend beziehen wir in unsere Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile hinsichtlich der enthaltenen Stoffe ein, um die Substituierbarkeit der taxonomierelevanten Stoffe unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Standorte und die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge beziehungsweise deren Komponenten sind entsprechende Substitutionsprüfungen initiiert worden, die vorrangig mit fachlicher und technischer Unterstützung unserer Lieferanten durchgeführt werden müssen. Für die aktuell in Nordamerika und China gefertigten und dort verkauften vollelektrischen Fahrzeuge und Komponenten, für Plug-in-Hybride sowie für die Lkw- und Bus-Marken konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen im Berichtsjahr nicht erbracht werden.

Im Bereich Power Engineering sind in den entsprechenden Prozessen Abfragen zu Substitutionsprüfungen sowie Vorgaben zur Durchführung dieser Prüfungen enthalten. Diese wurden im Berichtsjahr hinsichtlich der taxonomierelevanten Stoffe konkretisiert. Die Anforderungen gemäß EU-Taxonomie konnten jedoch nicht erfüllt werden, da der administrative und technische Aufwand zur Überprüfung der taxonomierelevanten Stoffe

angesichts des stark projektbasierten Geschäftsmodells einen unverhältnismäßigen Implementierungs- und Kontrollaufwand darstellt.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten sind.

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

Als global agierendes Unternehmen nimmt der Volkswagen Konzern seine unternehmerische Verantwortung für die Menschenrechte an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln sowie der Prinzipien der Verhaltensgrundsätze hat oberste Priorität. Dafür hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2022 die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten besetzt, dessen Schwerpunkte in den Überwachungs-, Überprüfungs- und Beratungsaufgaben im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) liegen.

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus. Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Verstöße von Beschäftigten, des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Beschäftigte können sich mit ihren Anliegen grundsätzlich auch an die innerbetriebliche Arbeitnehmervertretung wenden. Beim Volkswagen Konzern eingehende Hinweise werden in das Hinweisgebersystem überführt und dort weiterbearbeitet. Sobald Verstöße festgestellt werden und Abhilfe notwendig ist, leitet der zuständige Bereich unverzüglich und eigenverantwortlich angemessene Abhilfemaßnahmen ein. Abhilfemaßnahmen, die aus Risikoanalysen hervorgehen oder durch andere Anlässe erforderlich sind, werden ebenfalls durch die verantwortlichen Bereiche definiert und umgesetzt.

Der Volkswagen Konzern überprüft regelmäßig und anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

Des Weiteren regelt neben den Konzernrichtlinien des Konzern Arbeitsschutzes und der Konzernsicherheit die Konzernrichtlinie HR Compliance die organisatorischen Rahmenbedingungen in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen und berücksichtigt bei deren Umsetzung die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen. Ein in der Konzernrichtlinie fest verankerter Bestandteil sind die Regelungen des Code of Conduct insoweit sie die Einhaltung der Menschenrechte der Beschäftigten einfordern.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir unter anderem den Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Die darin enthaltenen Anforderungen sind vertraglich bindend und werden von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Zuordnung von Maßnahmenpaketen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem wurden im Berichtsjahr Schulungen für Zulieferer sowie Audits bei Lieferanten mit erhöhter Risikoexposition durchgeführt. Um im Sinne der internationalen Rahmenwerke und Anforderungen sowie insbesondere dem LkSG unser Managementsystem zu optimieren, haben wir 2022 ein Human-Rights-Focus-System implementiert. Das System hat zum Ziel,

besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren.

LEISTUNGSINDIKATOREN GEMÄß EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Wir erläutern diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2024. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewendet. Im Bereich Power Engineering wurden die verwendeten Schlüssel auf Basis der geplanten Umsatzerlöse ermittelt. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2024 auf 324,7 Mrd. € beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse" zum Konzernabschluss).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" entfielen davon 292,7 Mrd. € beziehungsweise 90,2 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 182 Mio. € beziehungsweise 0,1 % vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" hielten 38,3 Mrd. € die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie ein Großteil der Plug-in-Hybride. Im Jahr 2024 waren dies 755 Tsd. Fahrzeuge und damit rund 5 % weniger als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – lag bei 12,0 (12,7) %. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 754 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten einen spürbaren Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) ging im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls spürbar zurück.

Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 24,1 (36,5) Mrd. €, das sind 7,4 (11,3) % vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität. Die taxono-

miekonformen Umsatzerlöse resultieren aus der Wirtschaftstätigkeit 3.3. „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" und umfassen im Berichtsjahr 2024 ausschließlich unsere vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge, die in oder für Europa gefertigt wurden. Für die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Umsatzerlöse als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr 165 Mio. €).

Im Bereich Power Engineering verzeichneten unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 34 Mio. €, die auch die Kriterien für den substanziellen Beitrag erfüllten. Der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering war der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" zuzuordnen (3,2 Mrd. €). Für 102 Mio. € konnten im Berichtsjahr die komplexen Anforderungen an die Nachweisführung für den substanziellen Beitrag erbracht werden. Weitere 76 Mio. € trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation" zu den taxonomiefähigen Umsatzerlösen bei.

Im Bereich Power Engineering konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Umsatzerlöse als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr insgesamt 96 Mio. €)

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2024

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 296,2 (297,4) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 91,2 (92,3) %
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 24,1 (36,6) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 7,4 (11,4) %.

UMSATZERLÖSE 2024

	UMSATZERLÖSE		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE	
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%[1]	Mio. €	%[1]	J/N	J/N	Mio. €	%[1]
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**296.215**	**91,2**	**38.627**	**11,9**	**J/N**	**J**	**24.104**	**7,4**
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	292.685	90,2	38.309	11,8	J/N	J	24.104	7,4
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	182	0,1	182	0,1	N	J	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	34	0,0	34	0,0	N	J	-	-
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	3.237	1,0	102	0,0	N	J	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	76	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**28.441**	**8,8**						
Gesamt (A + B)	**324.656**							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2024 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte", „Sachanlagen" und „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien" ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis" enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- 12,7 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 16,7 Mrd. € aus Sachanlagen
- 38,0 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2024 bei 0,2 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 67,6 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien". Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 67,2 Mrd. € beziehungsweise 99,3 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanziellen Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Volumina vollelektrischer Fahrzeuge für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften markenbezogene oder markenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge fertigen werden, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die keine vollelektrischen Fahrzeuge fertigen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 23,2 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 18,5 (20,0) Mrd. €, das sind 27,3 (32,6) % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,1 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 5,5 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 7,9 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Berichtsjahr 2024 haben ausschließlich Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen vor allem Europa; darin sind Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,3 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 5,5 Mrd. € enthalten.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2021 bis 2023 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 1,0 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 93 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" zuzurechnen, die auch den substanziellen Beitrag einhalten. Zum anderen sind der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" auf Grundlage des geplanten Umsatzes Investitionsausgaben zuzuordnen, die in Höhe von 134 Mio. € taxonomiefähig sind beziehungsweise mit 38 Mio. € einen substanziellen Beitrag leisten.

Im Bereich Power Engineering konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Investitionsausgaben als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr insgesamt 62Mio. €).

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2024

- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 67,4 (61,3) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,6) %
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 18,5 (20,1) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 27,3 (32,7) %.

INVESTITIONSAUSGABEN 2024

	INVESTITIONS-AUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONS-AUSGABEN	
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%[1]	Mio. €	%[1]	J/N	J/N	Mio. €	%[1]
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**67.381**	**99,6**	**23.373**	**34,6**	**J/N**	**J**	**18.481**	**27,3**
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	67.155	99,3	23.242	34,4	J/N	J	18.481	27,3
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV							4.286	6,3
davon Zugänge Sachanlagen BEV							5.493	8,1
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	93	0,1	93	0,1	N	J	-	-
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	134	0,2	38	0,1	N	J	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**253**	**0,4**						
Gesamt (A + B)	**67.634**							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

Betriebsausgaben

Die von uns für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus der Anhangangabe „Immaterielle Vermögenswerte" ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus der Anhangangabe „IFRS 16 (Leasingverhältnisse)" ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" und klassifizieren wir als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben im Berichtsjahr 2024 haben ausschließlich Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen vor allem Europa. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 5,4 (5,7) Mrd. € entfielen rund 86 % auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 11 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" zuzurechnen, die auch den substanziellen Beitrag einhalten. Zum anderen sind der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" auf Grundlage des geplanten Umsatzes Betriebsausgaben zuzuordnen, die in Höhe von 233 Mio. € taxonomiefähig sind beziehungsweise mit 69 Mio. € einen substanziellen Beitrag leisten. Im Bereich Power Engineering konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Betriebsausgaben als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr insgesamt 69 Mio. €).

BETRIEBSAUSGABEN 2024

	BETRIEBSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME BETRIEBSAUSGABEN	
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%[1]	Mio. €	%[1]	J/N	J/N	Mio. €	%[1]
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**13.367**	**99,2**	**6.134**	**45,5**	**J/N**	**J**	**5.448**	**40,4**
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	13.122	97,4	6.054	44,9	J/N	J	5.448	40,4
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	11	0,1	11	0,1	N	J	-	-
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	233	1,7	69	0,5	N	J	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**107**	**0,8**						
Gesamt (A + B)	**13.474**							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

Gemäß der Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, der mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan") ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft für das fahrzeugbezogene Geschäft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" des Umweltziels Klimaschutz.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten haben wir dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu haben wir das durchschnittliche erwartete taxonomiekonforme Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge der Mittelfristplanung den taxonomiekonformen vollelektrischen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend dieses Verhältnisses die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge hinausgehenden Anteil haben wir dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 8 (8) Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 4 (3) Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 88 (90) Mrd. €. Aufgrund von geänderten Markterwartungen, Anpassungen der Mittelfristplanung sowie neu bewerteten Anforderungen der EU-Taxonomie ergaben sich Veränderungen des CapEx-Plans.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft im Bereich Power Engineering die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" sowie die Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" des Umweltziels Klimaschutz. Für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" konnten wir, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Investitions- und Betriebsausgaben dem CapEx-Plan zuordnen (Vorjahr insgesamt 45 Mio. €). Anhand des Verhältnisses der taxonomiekonformen Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den erwarteten durchschnittlichen taxonomiekonformen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung beläuft sich der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, auf rund 445 (455) Mio. €. Für die „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" konnten wir, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Investitions- und Betriebsausgaben dem CapEx-Plan zuordnen (Vorjahr insgesamt 59 Mio. €). Anhand des Verhältnisses der taxonomiekonformen Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den erwarteten durchschnittlichen taxonomiekonformen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung beläuft sich der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, auf rund 360 (380) Mio. €.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE UMSATZERLÖSE 2024

				KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")									
	Code	Umsatz	Umsatzanteil 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
Wirtschaftstätigkeiten		Euro (Mio.)	%[1]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%[1]	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	24.104	7,4	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	11,3	E	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1		
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**24.104**	**7,4**	**7,4**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**11,4**		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		24.104	7,4	7,4	-	-	-	-	-		J	J	J	J	J	J	11,4	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)				EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]										
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	268.582	82,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								80,0		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	182	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	34	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	3.237	1,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,9		
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	76	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**272.112**	**83,8**	**83,8**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**								**80,9**		
Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		**296.215**	**91,2**	**91,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**								**92,3**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		28.441	8,8																
Gesamt (A + B)		**324.656**	**100,0**																

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

INVESTITIONSAUSGABEN 2024

				KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")									
	Code	CapEx	CapEx-Anteil 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
Wirtschaftstätigkeiten		Euro (Mio.)	%[1]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%[1]	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	18.481	27,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	32,6	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0		
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**18.481**	**27,3**	**27,3**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**32,7**		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		18.481	27,3	27,3	–	–	–	–	–		J	J	J	J	J	J	32,7	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							–	–	–	–	–	–	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)				**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**										
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	48.674	72,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								66,9		
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	93	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	134	0,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**48.900**	**72,3**	**72,3**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**67,0**		
CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		**67.381**	**99,6**	**99,6**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**99,6**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		253	0,4																
Gesamt (A + B)		**67.634**	**100,0**																

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

BETRIEBSAUSGABEN 2024

				KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")									
Wirtschaftstätigkeiten	Code	OpEx	OpEx-Anteil 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
		Euro (Mio.)	%[1]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%[1]	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	5.448	40,4	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	43,2	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**5.448**	**40,4**	**40,4**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**43,8**		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		5.448	40,4	40,4	–	–	–	–	–		J	J	J	J	J	J	43,8	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							–	–	–	–	–	–	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)				**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**	**EL; N/EL[3]**										
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	7.674	57,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								53,9		
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	11	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	233	1,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,2		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**7.919**	**58,8**	**58,8**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**55,1**		
OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		**13.367**	**99,2**	**99,2**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**98,9**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		107	0,8																
Gesamt (A + B)		**13.474**	**100,0**																

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Aufgrund fehlender Wirtschaftstätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas wird auf die tabellarische Darstellung verzichtet.

Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte

Der Volkswagen Konzern ist ein sozialer Arbeitgeber,
der für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur steht.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen wurden entsprechend der Vorgaben der ESRS die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte einbezogen. Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte, die von wesentlichen Auswirkungen der Tätigkeiten betroffen sind oder sein können, umfassen die folgenden Gruppen: Beschäftigte, Selbstständige sowie Leiharbeitnehmende.

Beschäftigte sind alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich Mitglieder des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudenten und PhD-, Master- sowie Bachelor-Studenten. Beschäftigte werden nach unterschiedlichen Merkmalen erfasst, zum Beispiel Befristung und Geschlechterverteilung.

Darüber hinaus existiert die Gruppe der Fremdarbeitskräfte, die sich aus Selbstständigen und Leiharbeitnehmenden zusammensetzt. Im Gegensatz zu den Fremdarbeitskräften besteht nur für die Beschäftigten eine unmittelbare Einflussmöglichkeit im Sinne der Förderung und Mitigation der im Folgenden identifizierten Auswirkungen. Aus diesem Grund werden im weiteren Textverlauf Konzepte, Maßnahmen und Ziele sowie der Einbezug von Stakeholdern in Bezug auf Beschäftigte beschrieben. Wenn Konzepte in Bezug auf Fremdarbeitskräfte (Leiharbeitnehmende und Selbstständige) oder der Einbezug von Fremdarbeitskräften bestehen, werden diese explizit beschrieben.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen konzentrieren sich auf das eigene Unternehmen. Neben dem fortlaufenden Dialog mit Beschäftigten, beispielsweise durch die Arbeitnehmervertretungen, erlangte der Volkswagen Konzern während der Wesentlichkeitsanalyse ein Verständnis darüber, ob und welche Gruppen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte von negativen Auswirkungen stärker betroffen sein könnten.

Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine positive tatsächliche und potenzielle Auswirkung auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte identifiziert, die langfristig wirkt. Diese Auswirkung entsteht durch die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze mit fairer und transparenter Entlohnung und gesunden Arbeitsbedingungen. Hier sind etwa Qualifizierungsangebote, Gesundheitsschutz und umfassende Mitbestimmungsrechte zu nennen. Für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte kann das ein sicheres Einkommen, Gesundheit und eine langfristige Perspektive trotz sich wandelnder Anforderungen in der Arbeitswelt bedeuten.

Zusätzlich wurde eine tatsächliche negative Auswirkung im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse festgestellt. Diese entsteht, wenn Geschäftsabläufe bezüglich der Arbeitsbedingungen des Konzerns für den einzelnen Betroffenen einen negativen Effekt darstellen (zum Beispiel bei Stellenabbau, lokal-gesetzlich eingeschränkter Koalitionsfreiheit oder ungesunden Arbeitsbedingungen). Die negative Auswirkung hängt mit individuellen Vorfällen zusammen. Für die einzelnen Betroffenen kann dies den Verlust des Arbeitsplatzes und eines gesicherten Einkommens bedeuten sowie limitierte Möglichkeiten der Interessensvertretung und gesundheitliche Einschränkungen.

Auswirkungen im Bereich Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Neben den im Bereich Arbeitsbedingungen identifizierten Auswirkungen hat der Volkswagen Konzern über die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte durch die Bereitstellung eines inklusiven Arbeitsumfeldes sowie durch die Gleichbehandlung der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten identifiziert.

Auch die Inklusion von Menschen mit Behinderung, die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur sowie die Schaffung von Sensibilität bei den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften für diese Themen fällt hierunter. Für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wird diese Auswirkung durch eine diskriminierungsfreie Potentialentfaltung und die Ermöglichung von Entwicklungsperspektiven spürbar.

Zusätzlich dazu wurde eine tatsächliche negative Auswirkung durch die Wesentlichkeitsanalyse festgestellt. Diese zeigt sich durch vereinzelte Fälle von Ungleichbehandlung, auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen wie zum Beispiel Vergütungsrichtlinien oder Einstellungs- und Beförderungsprozessen. Die negative Auswirkung hängt mit individuellen Vorfällen zusammen. Diskriminierung und Ungleichbehandlung kann weitreichende Folgen haben, die sowohl finanzielle Einbußen als auch gesundheitliche Beeinträchtigungen verursachen können.

Auswirkung im Bereich Sonstige arbeitsbezogene Rechte

Des Weiteren hat der Volkswagen Konzern im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte durch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards in Bezug auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit) festgestellt. Die Auswirkung wirkt potenziell langfristig.

Neben den für den Nachhaltigkeitsbericht identifizierten Auswirkungen im Sinne der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse existieren weitere, dem Geschäftsmodell inhärente Personalrisiken. Diese sind im Konzernlagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht" im Abschnitt „Personalrisiken" beschrieben. Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen mitigieren auch die dort genannten Personalrisiken.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategien des Volkswagen Konzerns. Die Berücksichtigung von Auswirkungen auf die Beschäftigten ist in den grundlegenden Unternehmenswerten des Volkswagen Konzerns verankert. Der Code of Conduct bildet das gemeinsame Wertefundament für integres und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er gibt den Werterahmen für die strategische Ausrichtung vor. Eine detaillierte Beschreibung des Code of Conduct erfolgt unter dem Abschnitt „Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct" sowie im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung". Der Ausgleich der Unternehmensinteressen und der Beschäftigteninteressen soll durch Prozesse der Mitbestimmung durch die Arbeitnehmervertretung gesichert werden.

Diese Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten wirkt über kurzfristig identifizierte Auswirkungen hinaus.

In der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ des Volkswagen Konzerns ist unter anderem das Ziel verankert, ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber für die Beschäftigten zu sein. Die Strategie beschreibt den Weg in eine nachhaltige Zukunft, wobei bezüglich der Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld,

eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur, attraktive Arbeitsplätze, faire Löhne und gute Weiterbildungsmöglichkeiten für eine langfristige Qualifizierung der Beschäftigten im Fokus stehen.

Neben der Konzernnachhaltigkeitsstrategie existieren die Konzernstrategie und die Personalstrategie Group People Strategy für die drei Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury, die uns als Leitbild für das Management der Auswirkungen auf die Beschäftigten dienen. Die Konzernstrategie beschreibt die Leitplanken für die Transformation der Beschäftigten insgesamt, sowie die Vielfalt dieser als Fokusthemen. Diese bilden den Rahmen für die Personalstrategie.

Detailliertere Informationen über die regenerate+ sowie die neue Konzernstrategie The Group Strategy finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen". Die Personalstrategie wird im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung" des Konzernlageberichts näher erläutert. Die Umsetzung der Ziele des Gesundheits- und Arbeitsschutzes wird durch die konzernweite Strategie Safety First unterstützt. Der Volkswagen Konzern legt großen Wert auf den Schutz seiner Beschäftigten sowie auf die Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfeldes nach geltenden internationalen Standards. Arbeits- und Gesundheitsschutz sind daher zentrale Themen für den Volkswagen Konzern. Die Vision dieser Strategie ist es, Safety First als Leitgedanken im Handeln aller Vorgesetzten und Beschäftigten zu verankern. Alle Prozesse des Arbeitsschutzes sollen bekannt sein und sicher angewandt werden. Alle Vorgesetzten und Beschäftigten sollen informiert sowie qualifiziert sein und sich sicherheitsgerecht verhalten. Der Anspruch ist, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und dabei psychosoziale Risiken und deren Wirkungen zu berücksichtigen. Beschäftigte sollen während ihrer Arbeit keinen Unfall erleiden. Die Arbeitsplätze sollen daher von den für Arbeitssicherheit zuständigen Stellen mitgestaltet sein.

Der Volkswagen Konzern hat durch seine Tätigkeiten einen Anteil an den zu Beginn beschriebenen wesentlichen Auswirkungen. Er fördert die wesentlichen positiven Auswirkungen und reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkungen des Geschäftsmodells, der Strategie und der Wertschöpfungskette im Bereich Beschäftigte mit in den nächsten Absätzen folgenden Maßnahmen. Diese werden hier kurz übergreifend eingeordnet und im weiteren Textverlauf in den Absätzen Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen, Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz, Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit und Maßnahmen im Zusammenhang mit Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten detailliert erläutert:

In Bezug auf die Arbeitsbedingungen möchte der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er ein verpflichtendes Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten etabliert und fortlaufend verbessert. Dieses System wird nicht nur intern auditiert, sondern auch extern zertifiziert. Darüber hinaus werden im Konzern systematische Risikoanalysen und Konzernaudits in Bezug auf Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt, um diesen für Beschäftigte weiter zu erhöhen. Die weiter unten beschriebene Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit ermöglicht es den Beschäftigten, ihr Recht auf Vereinigungsfreiheit unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze wahrzunehmen. Darüber hinaus werden digitale Weiterbildungsangebote für die Beschäftigten eingeführt und sukzessive ausgebaut, damit Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können.

Negativen Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, insbesondere in Bezug auf Geschäftsabläufe, die auf einzelne Beschäftigte einen negativen Effekt haben, zum Beispiel bei Stellenabbau, will der Volkswagen Konzern vorbeugen, indem in der sogenannten Planungsrunde die konzernweite Werksbelegung ausgeplant wird. Des Weiteren dient das sogenannte Stimmungsbarometer zur Identifikation und Mitigation besonders kritisch wahrgenommener Themen seitens der Beschäftigten sowie zur Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Das Stimmungsbarometer wird in der Regel jährlich durchgeführt, war im Berichtsjahr allerdings zum Zwecke der Überarbeitung ausgesetzt.

In Bezug auf die Gleichbehandlung will der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er Maßnahmen zur Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfeldes und der Gleichbehandlung von Beschäftigten vorgibt. Der Konzern gibt den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie Themenbereiche und Aktionsfelder vor, die zur Förderung von Vielfalt, Chancengerechtigkeit, Inklusion und Zugehörigkeit umgesetzt werden müssen. Darüber hinaus befähigt der Volkswagen Konzern Führungskräfte konzernweit mit Hilfe von

Trainings und der Bereitstellung von Arbeitsmaterialien dazu, eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Um einen direkten Anreiz zur Einhaltung der Diversity-Ziele zu schaffen, ist die Vergütung des Konzernmanagements an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt. Mit Hilfe dieses Index wird im Unternehmen kontinuierlich ermittelt, wie sich die Vielfalt im Management im Unternehmen entwickelt.

Negative Auswirkungen in Bezug auf Gleichbehandlung will der Volkswagen Konzern verhindern, indem er Fehlverhalten sanktioniert und eine Statistik zur Offenlegung der Sanktionierung von Fehlverhalten der Beschäftigten erhebt und veröffentlicht. Zusätzlich wurde eine neue Anti-Diskriminierungsregelung erstellt, um Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung im Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozess zu schließen. Die Konzerngesellschaften arbeiten derzeit an deren Einführung.

In Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte hat der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen gestärkt, indem ein konzernweiter Prozess zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte (Verbot der Kinder- und Zwangsarbeit) im Einstellungsprozess erweitert wurde.

Vor dem Hintergrund der positiven Auswirkung durch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit) wird ein etwaiges Risiko in Bezug auf Zwangs- und Kinderarbeit im Volkswagen Konzern hinsichtlich seiner Tätigkeiten sowie der Länder oder Regionen, oder geografischen Gebiete, in denen der Volkswagen Konzern aktiv ist, weitestgehend mitigiert.

VERFAHREN: EINBEZIEHUNG DER BESCHÄFTIGTEN UND ARBEITNEHMERVERTRETER IN BEZUG AUF AUSWIRKUNGEN

Konzept zur Beteiligung der Beschäftigten

Der Volkswagen Konzern ermöglicht eine möglichst umfassende Repräsentation von Beschäftigteninteressen, respektiert die Perspektiven und Interessen der Beschäftigten und setzt sich fortlaufend mit ihnen auseinander. Im alltäglichen Umgang sind sowohl die Führungskräfte als auch das Personalwesen Ansprechpartner für die Beschäftigten. Für marginalisierte Gruppen stehen im Regelfall weitere Ansprechpartner auf Gesellschaftsebene zur Verfügung (beispielsweise Diversity Experts). Darüber hinaus führt der Volkswagen Konzern einen kontinuierlichen Dialog mit den Arbeitnehmervertretern (zum Beispiel Betriebsräte, Gewerkschaften, Mitbestimmung im Aufsichtsrat) über die wesentlichen, tatsächlichen sowie potenziellen positiven und negativen Auswirkungen, die das Unternehmen auf die Beschäftigten nimmt und nehmen könnte. Dabei setzt er auf die im Folgenden beschriebenen, stabilen Dialog- und Feedbackformate, die einen Raum für sich verändernde wesentliche Themen und Beschäftigtenbelange bieten. Diese umfassen auch mögliche negative Auswirkungen, die sich durch Geschäftsabläufe unabhängig vom Geschäftsfeld ergeben könnten. Dies ermöglicht es, sich ergebende tatsächliche und potenzielle Auswirkungen zeitnah zu thematisieren. Informationen zu jegliche Kontroversen, unter anderem in Bezug auf Beschäftigtenbelange, werden zeitnah und transparent auf dem webbasierten Informationsangebot des Unternehmens zur Verfügung gestellt.

Die wichtigste Säule zur Einbeziehung der Interessen der Beschäftigten bildet die Repräsentation über die Arbeitnehmervertreter. Der Volkswagen Konzern bekennt sich dazu, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Ein professioneller Umgang mit der Arbeitnehmervertretung ist Bestandteil der Unternehmenskultur. Die Arbeitnehmervertretung ermöglicht die indirekte Vertretung von Interessen, Ansichten und Rechten der Beschäftigten gegenüber der Unternehmensleitung, kontinuierlich und auf unterschiedlichen Ebenen. Besonders in Deutschland hat dies eine lange Tradition, doch auch international gibt es etablierte Formen der Arbeitnehmervertretung sowie bereits seit Jahrzehnten einen internationalen Weltkonzernbetriebsrat im Volkswagen Konzern. Vereinbarungen zwischen Arbeitnehmervertretungen und Unternehmensleitungen werden kodifiziert durch unterschiedliche Dokumente, wie beispielsweise Eckpunktepapiere und Zukunftssicherungsprogramme. Leiharbeitnehmende können die Interessenvertretung des Konzerns in Bezug auf Themen nutzen, die ihren Einsatz betreffen und sofern keine gesetzlichen oder betrieblichen Regelungen entgegenstehen.

Anhand der im Folgenden aufgeführten Formate und Kanäle soll sichergestellt werden, dass die Interessen der Beschäftigten sowohl direkt als auch über die Arbeitnehmervertreter auf lokaler, europäischer und globaler Ebene gegenüber der jeweiligen Unternehmensleitung Gehör finden.

Mitbestimmung der Beschäftigten im Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG ist paritätisch besetzt, das bedeutet zu gleichen Teilen aus Anteilseignern und Arbeitnehmervertretern. Im Rahmen seiner Zuständigkeiten fasst er Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Die paritätische Zusammensetzung ist im deutschen Aktiengesetz und im Mitbestimmungsgesetz verankert. Die paritätische Zusammensetzung soll auch eine langfristige Institutionalisierung der Beschäftigteninteressen gewährleisten.

Auch die Ausschüsse des Aufsichtsrats, die Entscheidungen vorbereiten, sind grundsätzlich paritätisch besetzt und ermöglichen eine indirekte Mitbestimmung der Beschäftigten sowie eine Berücksichtigung der Beschäftigteninteressen bei Entscheidungen des Aufsichtsrats. Dadurch soll dazu beigetragen werden, positive Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Beschäftigten zu fördern sowie negative Auswirkungen auf die Beschäftigten zu mitigieren. Der Aufsichtsrat hält mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr ab. Die genaue Anzahl der Sitzungen und die Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Die operative Verantwortung für die Einberufung der Sitzungen des Aufsichtsrats obliegt dem Aufsichtsratsvorsitzenden, die operative Verantwortung für die Einberufung von Sitzungen der Ausschüsse hat der Vorsitzende des jeweiligen Ausschusses.

Europäischer und Weltkonzernbetriebsrat

Zentrale Instrumente für die Einbeziehung der Beschäftigteninteressen sind der Europäische und der Weltkonzernbetriebsrat. Die Arbeitnehmervertretung und die Unternehmensleitung kommen regelmäßig zu konsultativen Sitzungen zusammen, in denen der Konzernvorstand den Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat zu aktuellen belegschaftsrelevanten Themen informiert. Alle Mitglieder des Europäischen und Welt-Konzernbetriebsrats tagen mindestens einmal im Jahr in einer gemeinsamen Sitzung. Darüber hinaus finden international gemeinsam organisierte und veranstaltete Delegationsreisen und Workshops statt.

Zwischen diesen Gremien und der Volkswagen Konzernleitung wurden wichtige internationale Rahmenvereinbarungen verabschiedet, unter anderem die Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft und Menschenrechten (kurz Sozialcharta). Im Sinne der Inhalte der Sozialcharta haben sich fast im gesamten Konzern Arbeitnehmervertretungen nach lokalem Recht gebildet.

Im Rahmen der Aushandlung und der Entstehung der Sozialcharta wurden die Perspektiven der Beschäftigten durch ihre Vertretenden berücksichtigt. Eine Berichterstattung zur Einhaltung sowie die Überprüfung auf Anpassungsbedarfe findet in der jährlichen Sitzung statt.

Weitere aus der Zusammenarbeit mit dem Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat entstandene Chartas stellen verbindliche Regelungen für die Unternehmensleitung dar. Das gilt auch hinsichtlich Entscheidungen und Tätigkeiten, mit denen die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte begegnet werden sollen.

Zu den weiteren aus der Zusammenarbeit hervorgegangen Vereinbarungen gehören beispielweise die Charta der Arbeitsbeziehungen, die Charta der Zeitarbeit und die Charta der Berufsausbildung. Sie sollen den Beschäftigten beziehungsweise Fremdarbeitskräften im Hinblick auf ihre kollektiven Rechte am Arbeitsplatz Sicherheit geben und regeln gleichzeitig die Grundsätze der Arbeitspolitik. Die Chartas zeigen darüber hinaus, dass die Interessen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte bei der Aufstellung von menschenrechtlichen und personalpolitischen Grundsätzen und Leitlinien berücksichtigt werden.

Die Charta der Arbeitsbeziehungen räumt den Arbeitnehmervertretungen im Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat genau definierte Informations-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte ein, beispielsweise Mitbestimmungsrechte bei der Personalentwicklung oder dem Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diese in der Charta festgelegten Grundsätze bilden den konzernweiten Rahmen für die Vertretung der Beschäftigteninteressen auf lokaler Ebene.

Die Charta der Zeitarbeit legt die Grundsätze der Zeitarbeit fest und regelt die Rahmenbedingungen für Beschäftigung und Entlohnung von Leiharbeitnehmenden im Volkswagen Konzern und soll zur einheitlichen Anwendung des Instruments Leiharbeit im gesamten Volkswagen Konzern dienen.

Die Charta der Berufsausbildung wurde verabschiedet, um zentrale Aspekte zur Ausgestaltung der Bedingungen für Auszubildende zu definieren, die im Rahmen der Umsetzung der Charta der Arbeitsbeziehungen zu berücksichtigen sind.

Die operative Verantwortung für die Durchführung des Austauschformats sowie die Kodifizierung der Ergebnisse obliegt dem Vorsitz des Europäischen und Weltkonzernbetriebsrats unter Mitwirkung des Personalvorstandes der Volkswagen AG, vertreten durch die Organisationseinheit Konzern Personal International.

Stimmungsbarometer

Eine konzernweit umfassend genutzte, jährliche Beschäftigtenbefragung bot ab 2008 eine direkte und etablierte Beteiligungsmöglichkeit für die Beschäftigten. Mit dem sogenannten Stimmungsbarometer erhob das Unternehmen jährlich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Auf Grundlage der Ergebnisse wurden Folgeprozesse eingeleitet, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt wurden. Auf diese Weise flossen die Sichtweisen der Beschäftigten bei der Ergreifung von Maßnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen und bei der Bewertung von deren Wirksamkeit ein. Als Indikator für die Wirksamkeit und Akzeptanz des Stimmungsbarometers diente die Erhebung und Veröffentlichung der Teilnehmerquote. Im Jahr 2023 lag die Quote bei 79 % der Beschäftigten der teilnehmenden Gesellschaften.

Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Nach der Überarbeitung soll es allen Gesellschaften wieder als Instrument angeboten werden. Die operative Verantwortung für das Stimmungsbarometer obliegt auch weiterhin dem Konzern Personalwesen. Mehr Informationen zur Neugestaltung des Stimmungsbarometers befinden sich unter "Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen" sowie im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" unter „Maßnahmen: Unternehmenskultur".

Das Unternehmen hat zusätzliche Formate etabliert, welche die Beschäftigten zur Meldung ihrer Interessen und Probleme nutzen können. Dabei handelt es sich um direkte Formen der Kommunikation. Zu diesen Formaten gehören das konzernweit etablierte Hinweisgebersystem und die direkte Meldung an den Vorgesetzten, der verpflichtet ist, dieser nachzugehen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen. Die Meldepflicht für Beschäftigte in den Managementkreisen ist in einer Konzernrichtlinie verankert. Weitere Informationen zur Wirksamkeit des Hinweisgebersystems befinden sich in den folgenden Abschnitten.

VERFAHREN: VERBESSERUNG NEGATIVER AUSWIRKUNGEN UND BESCHWERDEKANÄLE

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln sowie der Prinzipien der Verhaltensgrundsätze hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Damit sollen negative Auswirkungen auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte vermieden und unterbunden werden.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde jedoch festgestellt, dass es im Volkswagen Konzern tatsächliche negative Auswirkungen bei den Arbeitsbedingungen, beziehungsweise bei Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit gibt. Dabei handelt es sich um Einzelfälle, die die Themen Stellenabbau, lokal-gesetzlich eingeschränkter Koalitionsfreiheit oder ungesunden Arbeitsbedingungen sowie Ungleichbehandlung, auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen wie zum Beispiel Vergütungsrichtlinien oder Einstellungs- und Beförderungsprozessen berühren. Da keine systematisch bedingten Auswirkungen, sondern lediglich Einzelfälle identifiziert worden sind, die zudem regionalen Rahmenbedingungen unterliegen, erfolgt das Management der Auswirkungen nicht auf Konzernebene, sondern auf lokaler Ebene in den Gesellschaften.

Konkret bedeutet dies, dass bezüglich Stellenabbau und ungesunden Arbeitsbedingungen innerhalb der Gesellschaften Maßnahmen ergriffen werden, wenn entsprechende Einzelfälle auftreten. In Bezug auf Stellenabbau meint dies beispielsweise die Schaffung von Einsatzmöglichkeiten an anderen Standorten, die Ausschöpfung der demografischen Abbaukurve, um tatsächliche Entlassungen zu minimieren beziehungsweise ein sozialverträgliches Vorgehen, falls sich ein Stellenabbau nicht vermeiden lässt. Bezüglich ungesunder Arbeitsbedingungen wird lokal auf die jeweiligen Umstände der verzeichneten Arbeitsunfälle reagiert und es werden Maßnahmen ergriffen.

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) und der International Labour Organization (ILO, auf Deutsch: Internationale Arbeitsorganisation IAO) in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit

nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union (EU) möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist es, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen und die Beschäftigten vor Ort nicht zu gefährden.

Sollte es zu einzelnen schweren Regelverstößen zum Beispiel im Zusammenhang mit Ungleichbehandlung und Diskriminierung kommen, besteht über das im Folgenden beschriebene Hinweisgebersystem für die Beschäftigten eine Möglichkeit zur Abhilfe, die im Gegensatz zu den oben beschriebenen Themen konzernweit gehandhabt wird.

Der Volkswagen Konzern hat definierte Beschwerdekanäle und Abhilfeverfahren eingerichtet. Wird bei Beschwerden ein Missstand festgestellt, werden – unter Beachtung nationaler Vorschriften– umgehend Gegenmaßnahmen ergriffen und deren Umsetzung überwacht, um die potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen zu beenden und ein erneutes Auftreten zu verhindern.

Beschwerdekanäle

Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das konzernweit verfügbare Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen abwenden und es den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften ermöglichen, auf potenzielles Fehlverhalten aufmerksam zu machen. Es dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße zu melden und ist ein vom Volkswagen Konzern zentral gestelltes Beschwerdeverfahren.

Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Dort bearbeiten die Beschäftigten die Hinweise, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern. Beschäftigte der Abteilungen Revision, Sicherheit und Rechtswesen untersuchen die gemeldeten Fälle. Die AUDI AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG sowie der Audi AG betreffen.

Hinweise auf mögliche Regelverletzungen, einschließlich schwerwiegender Auswirkungen für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte und Menschenrechtsverletzungen, können alle Beschäftigten des Konzerns, Geschäftspartner und deren Arbeitskräfte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte jederzeit melden – auf Wunsch auch anonym.

Die Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns werden im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" ausführlich beschrieben.

Die Meldewege und weiterführende Informationen zu den bestehenden Beschwerdeverfahren sind auf der Website des Volkswagen Konzerns öffentlich zugänglich.

Im Rahmen des internen Kontrollsystems wird die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Meldekanäle des Hinweisgebersystems überprüft.

Beschäftigte können sich mit ihren Anliegen grundsätzlich auch an die innerbetriebliche Arbeitnehmervertretung wenden. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen" zu finden.

Neben diesen vom Volkswagen Konzern selbst betriebenen Beschwerdekanälen sind auch externe Beschwerdemechanismen verfügbar, wie beispielsweise der Nationale Kontaktpunkt der OECD oder das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Beim Volkswagen Konzern eingehende Hinweise werden in das Hinweisgebersystem überführt und dort weiterbearbeitet.

Verfolgung und Überwachung der gemeldeten Beschwerden

Jede Beschwerde wird vom Volkswagen Konzern ernst genommen und nach definierten Richtlinien und Verfahren behandelt. Diese sind in einer öffentlich zugänglichen Verfahrensordnung sowie in einer Konzernrichtlinie festgeschrieben.

Nach Eingang einer Beschwerde über die vom Hinweisgebersystem betreuten Meldekanäle wird diese dokumentiert. Betrifft die Beschwerde einen Sachverhalt ohne Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich, leitet das Hinweisgebersystem die Beschwerde unverzüglich an die jeweils zuständige Stelle innerhalb des Konzerns weiter, die thematisch für die Bearbeitung der Beschwerde zuständig ist.

Potenziell schwerwiegende Beschwerden gegen Beschäftigte des Volkswagen Konzerns fallen in die Zuständigkeit des jeweiligen Aufklärungs-Office.

Jeder Fall wird, sofern eine Kontaktmöglichkeit besteht, mit dem Beschwerdeführer erörtert. Die hinweisgebende Person wird über die Bearbeitung und den Ausgang informiert, wobei größtmögliche Transparenz angestrebt wird. Nach Abschluss ist der zuständige Fachbereich dazu verpflichtet, den Fall zu dokumentieren. Zur Ahndung von Regelverstößen besteht ein Maßnahmenkatalog, der unter Berücksichtigung lokaler Rechtsvorschriften erstellt wurde und konzernweit umgesetzt ist. Zusätzlich dazu werden Disziplinarmaßnahmen dokumentiert. In allen Gesellschaften ab fünf Beschäftigten ist hierüber ein Berichtswesen etabliert.

Ansatz und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Für das Initiieren von Abhilfemaßnahmen sind, soweit das Hinweisgebersystem nicht für die weitere Bearbeitung zuständig ist, die jeweiligen Fachbereiche sowie die Funktionalbereiche verantwortlich.

Die Group HR Compliance, der Bereich Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Konzernsicherheit sind sowohl in beratender als auch überwachender Funktion gegenüber den Fach- und Funktionalbereichen der entsprechenden Konzerngesellschaften tätig. Sobald Verstöße festgestellt werden und Abhilfe notwendig ist, leitet der zuständige Bereich eigenverantwortlich angemessene Abhilfemaßnahmen ein. Abhängig von der Art, der Schwere und der Eintrittswahrscheinlichkeit des betroffenen Verbots werden die Abhilfemaßnahmen einzelfallbezogen bestimmt.

Abhilfemaßnahmen, die aus Risikoanalysen hervorgehen oder durch andere Anlässe erforderlich sind, werden ebenfalls durch die genannten verantwortlichen Bereiche definiert und umgesetzt.

Der Volkswagen Konzern überprüft regelmäßig und anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

Wirksamkeit des Verfahrens

Das Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden im Hinweisgebersystem orientiert sich an den Effektivitätskriterien der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und wird durch eine Verfahrensordnung klar beschrieben.

Informationen werden kontext- und zielgruppengerecht bereitgestellt. Über die Verfahrensordnung haben die Zielgruppen Zugang zu den notwendigen Informationen, um am Beschwerdeverfahren teilzunehmen inklusive Informationen zum Zeitrahmen des Verfahrens.

Informationen zu eingegangenen Beschwerden und deren Abhilfemaßnahmen werden öffentlich im BAFA-Bericht des Volkswagen Konzerns bereitgestellt. Entscheidungsträger im Unternehmen werden regelmäßig über schwerwiegende menschenrechtsbezogene Pflichtverletzungen des Unternehmens informiert (siehe auch Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“).

Das Verfahren wird auf seine Wirksamkeit überprüft. Fragen oder Verbesserungsvorschläge zum Hinweisgebersystem können an das Zentrale Aufklärungs-Office gerichtet werden. Wer im Rahmen einer Untersuchung interviewt wurde, hat außerdem die Möglichkeit, den Ombudsleuten als unabhängige Stelle Feedback zu geben.

Vertrauen der Beschäftigten in das Beschwerdeverfahren

Der Volkswagen Konzern bietet ein webbasiertes Training zu Menschenrechten an, um sicherzustellen, dass die Beschäftigten die Strukturen und Verfahren kennen und ihnen dahingehend vertrauen, ihre Anliegen oder Bedürfnisse mitzuteilen und prüfen zu lassen. Dieses Training erläutert ausführlich alle verfügbaren Kontaktmöglichkeiten.

Zusätzlich setzt das Unternehmen auf vielfältige Kommunikationsaktivitäten, um das Bewusstsein und die Nutzung der Beschwerdekanäle zu fördern. Das Hinweisgebersystem ist Bestandteil aller verpflichtenden Compliance-Schulungen. Weitere Informationen zu Schulungen werden im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" beschrieben. Die Teilnahme an Pflichtschulungen wird nachverfolgt. Weiterhin ist der Anteil der anonym abgegebenen Hinweise ohne Kontaktmöglichkeit sehr gering.

Der Volkswagen Konzern verfügt mit einer Konzernrichtlinie und der Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen, das auch Arbeitnehmervertreter umfasst. Detaillierte Informationen zum Schutz von Hinweisgebenden finden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden."

MANAGEMENTKONZEPTE: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

Der Volkswagen Konzern ist ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber, der in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken folgt. Die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns verteilen sich über viele Länder der Welt. An manchen Standorten agiert der Konzern bereits seit Jahrzehnten als Arbeitgeber, hinzu kommen neuere Standorte. Dementsprechend divers sind die Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten und auch ihre Interessen und Standpunkte. Die personalpolitische Herausforderung als Konzern liegt darin, dem Spannungsfeld dieser Heterogenität gerecht zu werden, gleichzeitig aber auch konzernweite Standards zu implementieren. Entsprechend den Anforderungen der ESRS werden hier nur jene Inhalte in den Mittelpunkt gestellt, die eine weltweite Relevanz für die Beschäftigten des Konzerns haben. Darüber hinaus existieren in den verschiedenen Marken und Gesellschaften weitere regionale Konzepte, Ziele und Maßnahmen, die auf die lokalen Interessen und Standpunkte der Beschäftigten abgestimmt sind, aber nicht hier, sondern beispielsweise im Rahmen deren Nachhaltigkeitsberichterstattung beschrieben werden.

Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver wie negativer Art auf die Beschäftigten begegnet der Volkswagen Konzern mit konzernweiten Managementkonzepten. Konzernweit bedeutet, dass die Managementkonzepte in allen kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns umzusetzen sind. Die Managementkonzepte bezüglich der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sind vorrangig in Konzernrichtlinien festgehalten. In den folgenden Absätzen wird erläutert, welche Managementkonzepte die Themen der Beschäftigten im Volkswagen Konzern adressieren.

Auch für die Fremdarbeitskräfte im Konzern wird der Anspruch verfolgt, dass diese angemessenen Beschäftigungs- und Entlohnungsbedingungen unterliegen. Bei der Beauftragung von Leiharbeitnehmenden durch die Beschaffung erfolgt die Umsetzung der Einhaltung der Standards der entsprechenden Beschäftigungsbedingungen grundsätzlich über die Managementkonzepte der Beschaffung. Diese sind im Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette" beschrieben. Durch entsprechende Vorgaben an die Geschäftspartner mitigieren und fördern die Konzepte und Maßnahmen der Beschaffung auch die in diesem Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" identifizierten Auswirkungen auf die Fremdarbeitskräfte in Bezug auf faire und transparente Entlohnung, gesunde Arbeitsbedingungen, Koalitionsfreiheit, ein diskriminierungsfreies und inklusives Arbeitsumfeld sowie Gleichbehandlung und die Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit). Dort, wo prozessuale Abweichungen bestehen, gelten grundsätzlich auch die Anforderungen der Charta der Zeitarbeit und damit auch der Code of Conduct für Geschäftspartner. Die Erfüllung dieser Anforderungen ist Voraussetzung für die Beauftragung von Verleihunternehmen. Geplant ist, in allen abweichenden Fällen prozessual die Anwendung des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in der entsprechenden Konzernrichtlinie der Beschaffung zu verankern.

Compliance Management System zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

Der Volkswagen Konzern bekennt sich als global agierender Konzern zu den nachfolgend genannten internationalen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Dazu zählen:

- die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, insbesondere kodifiziert im Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte und im Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (neben weiteren anwendbaren völkerrechtlichen Menschenrechtsverträgen, zum Beispiel die UN-Kinderrechtskonvention),
- die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO),
- die dreigliedrige Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik der IAO,
- die zehn Prinzipien des United Nations Global Compact (UN Global Compact),
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD-Leitsätze),
- die internationalen Pakte über bürgerliche und politische Rechte respektive über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte vom 19. Dezember 1966.

Der Volkswagen Konzern folgt als Teilnehmer des UN Global Compact in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken und Standards der Nachhaltigkeit, wie beispielsweise den UN Sustainable Development Goals (SDGs). Darüber hinaus trat am 1. Januar 2023 in Deutschland das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft. Für die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat der Volkswagen Konzern den Themenbereich „Wirtschaft- und Menschenrechte" in sein bestehendes Compliance Management System (CMS) integriert. Die Themen Kinder- und Zwangsarbeit sowie Menschenhandel werden in den Verhaltensgrundsätzen (Code of Conduct) indirekt, in der Sozialcharta und im Code of Conduct für Geschäftspartner direkt adressiert.

Bei Volkswagen sind konzernweit klare Verantwortlichkeiten im Rahmen des „Drei-Linien-Modells" als Ordnungsrahmen für ein ganzheitliches Governance, Risk and Compliance Management System zur Steuerung der Unternehmensrisiken, inklusive der menschenrechtlichen Risiken etabliert.

Die erste Linie besteht aus den Fach- und Funktionalbereichen, die das operative Tagesgeschäft verantworten. Sie begegnen in ihrer operativen Tätigkeit Risiken, auch für die menschenrechtlichen Schutzgüter, die sie frühzeitig erkennen, analysieren und durch geeignete Präventionsmaßnahmen aktiv steuern. Relevante Bereiche für die Sicherstellung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten sind im eigenen Geschäftsbereich vor allem die Bereiche Personalwesen, Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz und Konzern Sicherheit sowie für den Bereich der Zulieferer die Konzern Beschaffung.

Die zweite Linie besteht aus den beratenden Fachbereichen, auf Konzernebene vor allem aus dem Konzern Rechtswesen und der Group Compliance, HR Compliance, Konzern Umwelt sowie dem Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diesen beratenden Fachbereichen obliegt im Schwerpunkt die Sicherstellung einer regelgerechten Prozesseinhaltung sowie die Beratung und die Unterstützung der operativen Bereiche bei deren Risikomanagement.

Die dritte Linie bildet die interne Revision als objektive Prüfungsinstanz.

Dieses Managementkonzept steht im Einklang mit dem Sorgfaltspflichtenprozess der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Mit Hilfe des menschenrechtlichen Risikomanagementsystems wird deren Einhaltung überwacht.

Sofern Verletzungen der Rahmenwerke festgestellt werden, sind Abhilfemaßnahmen einzuleiten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen. Weiterhin ist ein Prozess definiert, der die jährliche Überprüfung der Richtlinien auf der Konzern-Homepage, wie beispielweise dem Code of Conduct sicherstellt, sodass – wenn nötig – Aktualisierungen vorgenommen werden.

Das Managementkonzept zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ist für diejenigen, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, in den Konzernrichtlinien der jeweiligen Bereiche verfügbar. Für alle potenziellen Stakeholder ist das Managementkonzept auf der Konzernhomepage in der Rubrik „Unternehmen", dort im Bereich

„Ethik, Risikomanagement & Compliance “ unter „Menschenrechte“ zugänglich. Dort ist auch die Grundsatzerklärung zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten gemäß LkSG veröffentlicht.

Im Rahmen des Managementkonzepts wurde ebenfalls ein Verfahren zur Ergreifung erforderlicher und angemessener Maßnahmen festgelegt, um auf bestimmte tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen zu reagieren. Dieses legt fest, wer für die Erstellung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen zuständig ist und angemessene Maßnahmen formuliert.

Das menschenrechtliche Compliance-Managementsystem trägt maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Darunter fallen faire und transparente Entlohnung, umfassende Mitbestimmungsrechte, gesunde Arbeitsbedingungen, ein inklusives Arbeitsumfeld, die Gleichbehandlung der Beschäftigten und die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur. Das betrifft auch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards bei den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit). Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden dadurch mitigiert. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe mit Blick auf die Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder wenn es zu vereinzelten Fällen von Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis kommt. Dies gilt auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten für Beschäftigte aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen.

Konzernrichtlinien

Weitere Managementkonzepte, die die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns adressieren, werden in den im Folgenden aufgeführten Konzernrichtlinien beschrieben. Die Konzernrichtlinien gelten für sämtliche kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens jährlich vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und falls erforderlich aktualisiert. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet für diejenigen zugänglich, die für die Umsetzung verantwortlich sind. Für betroffene Stakeholder sind die mit den Konzernrichtlinien in Zusammenhang stehenden öffentlichen Dokumente auf der Konzernhomepage verfügbar, zum Beispiel der Code of Conduct und die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik.

Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct

Die Konzernrichtlinie HR Compliance regelt die organisatorischen Rahmenbedingungen, die Ausgestaltung und Verantwortung für die ordnungsgemäße Tätigkeit, die Einbindung von HR Compliance sowie die Vorgaben für die Umsetzung von HR Compliance in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Hierbei werden die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen berücksichtigt und bestehende Beteiligungsrechte der Arbeitnehmervertretungen gewahrt.

Die Konzernrichtlinie wird durch die Organisationseinheit HR Compliance betreut, welche integraler Bestandteil der gesamten strategischen und operativen Personalarbeit im Volkswagen Konzern ist. Durch den Einsatz der Konzernrichtlinie wird Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen systematisch gefördert und weiterentwickelt. Sie trägt auch maßgeblich zur Einstellung, dem Verhalten und dem Handeln der Beschäftigten zu Redlichkeit und Rechtskonformität sowie hinsichtlich der uneingeschränkten Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten sowie des Code of Conduct bei, welcher fest in der Konzernrichtlinie zu HR Compliance verankert ist. Dies gilt auch im Hinblick auf die Prävention und das Ergreifen von Maßnahmen in Bezug auf Verhinderung von Diskriminierung und Förderung von Diversität und Inklusion.

Neben weiteren Inhalten, die besonders im Kapitel „Information zur Unternehmensführung“ unter „Unternehmenskultur“ im Rahmen der Managementkonzepte aufgegriffen werden, sind die Grundwerte in Bezug auf Vielfalt und die Einhaltung der Menschenrechte der Beschäftigten im Code of Conduct und der Konzernrichtlinie HR Compliance festgeschrieben. Dort wird beschrieben, dass der Volkswagen Konzern Vielfalt fördert und sich für ein inklusives Arbeitsumfeld einsetzt. Das Ziel ist es, Chancengerechtigkeit für alle zu gewährleisten und jegliche Form der Diskriminierung zu verhindern. Dies gilt insbesondere für Benachteiligung aufgrund von ethnischer oder sozialer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Nationalität, Sprache, Religion, Weltanschauung, Alter, körperlicher oder geistiger Einschränkungen, Genderidentität, sexueller Orientierung, politischer Einstellung, sofern diese auf demokratischen Prinzipien und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht, oder sonstiger,

gesetzlich geschützter Merkmale. Der Volkswagen Konzern respektiert und schützt die Rechte von vulnerablen Gruppen wie beispielsweise Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Migrationshintergrund, älteren Beschäftigten, ethnischer, religiöser oder vergleichbarer Minderheiten und fördert ein durch gegenseitigen Respekt geprägtes Miteinander. Der Volkswagen Konzern respektiert das Recht auf Gewissens-, Meinungs- und Religionsfreiheit. Dort, wo diese Rechte staatlichen Restriktionen unterliegen, strebt er einen gesellschaftlichen Dialog an.

Der Volkswagen Konzern duldet keinerlei Form von Belästigung. Dies gilt insbesondere für Gewalt und Belästigung, die während, im Zusammenhang mit oder infolge der Arbeit auftreten. Verschiedene Lebensphasen und Lebensmodelle bilden für uns einen weiteren Aspekt der Vielfalt der Beschäftigten, den es im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu unterstützen gilt. Durch die Schaffung klarer Mindest- und Verhaltensstandards in beiden genannten Dokumenten zu Vielfalt, Chancengerechtigkeit und gleichberechtigter Teilhabe, die Verankerung im Bewusstsein der Beschäftigten und die Förderung dessen durch qualifizierte und sensibilisierte Führungskräfte wird ermöglicht, dass Diskriminierung und Belästigung verhindert, eingedämmt und bekämpft werden. Gleichzeitig sollen Aspekte wie Vielfalt und Inklusion so gefördert werden.

Einen weiteren inhaltlichen Bestandteil des Code of Conduct bildet das Bekenntnis ab, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Die Zukunftssicherung von Volkswagen und der Beschäftigten erfolgt im Geiste der kooperativen Konfliktbewältigung und der sozialen Verpflichtung auf der Grundlage und mit dem Ziel der wirtschaftlichen und technologischen Wettbewerbsfähigkeit. Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung sind gleichrangige und gemeinsame Ziele. Damit tragen der Code of Conduct und die Konzernrichtlinie HR Compliance maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Dazu zählen die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze und ein inklusives Arbeitsumfeld sowie umfassende Mitbestimmungsrechte und die Gleichbehandlung der Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im Konzern, der Inklusion von Menschen mit Behinderung und der Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur. Das betrifft ebenso die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards für Beschäftigte. Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden durch die Konzernrichtlinie mitigiert. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe bezüglich der Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder in vereinzelten Fällen von Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis, auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten für Beschäftigte aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen wie zum Beispiel Vergütungsrichtlinien oder Einstellungs- und Beförderungsprozessen.

Der Konzernvorstand Personal trägt die übergreifende Verantwortung für das Thema HR Compliance. Die operative Umsetzung des Managementkonzepts wird durch die Leitung Konzern Personalgrundsätze und Steuerung verantwortet.

Konzernrichtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz

Eine weitere Konzernrichtlinie regelt die Verantwortung für Gesundheitswesen und Arbeitsschutz und gibt die Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz für alle kontrollierten Gesellschaften des Konzerns verbindlich vor.

Aufgabe des Gesundheitswesens ist es, für einen Gesundheitsschutz der Beschäftigten zu sorgen, der mindestens den national geltenden gesetzlichen Anforderungen entspricht. Dies hat durch qualifiziertes medizinisches Personal (Betriebsärzte und Betriebsärztinnen) zu erfolgen.

Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit haben die Aufgabe, die Geschäftsführung, die betrieblichen Vorgesetzten, die Arbeitnehmervertretung sowie weitere für den Arbeits- und Gesundheitsschutz verantwortliche Personen zu Arbeitsschutz und Unfallverhütung zu beraten, Betriebsanlagen und technische Arbeitsmittel, insbesondere vor der Inbetriebnahme sowie Arbeitsverfahren, insbesondere vor ihrer Einführung, sicherheitstechnisch zu überprüfen. Zudem sollen sie die Durchführung des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beobachten, auf Wirksamkeit überprüfen und darauf hinwirken, dass sich alle im Betrieb Beschäftigten den Anforderungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung entsprechend verhalten.

Der Arbeits- und Gesundheitsschutz ist organisatorisch dem Konzernvorstand Personal zugeordnet und berichtet an diesen. Die Leitung des Gesundheitswesens auf Konzernebene erfolgt durch den Leiter Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz, der zugleich Leitender Arzt der Volkswagen AG ist. Die Leitung des Arbeitsschutzes auf Konzernebene ist organisatorisch dem Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz zugeordnet. Diese berichtet ebenfalls unmittelbar dem Konzernvorstand Personal.

In der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz wird neben der Festlegung von gesundheitspolitischen Grundsatzfragen und Strategien auch von der Leitung Konzern Gesundheitswesen und Leitung Konzern Arbeitsschutz Bericht erstattet. Dies dient unter anderem der Nachverfolgung der Konzernrichtlinie für den Arbeits- und Gesundheitsschutz, wobei der Bericht der jeweiligen Leitung vor allem externe und interne regulatorische Themen umfasst. Neben der Informationsfunktion kann so auch auf mögliche Entscheidungsbedarfe und herrschende Problematiken hingewiesen werden. Diejenigen, die an der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz teilnehmen, sind Vertretende des Vorstands und des Betriebsrats, die Leitung des Konzern Gesundheitswesens und Arbeitsschutzes sowie die Leitung des Konzern Arbeitsschutzes. Durch die Teilnahme von Arbeitnehmervertretern wird ermöglicht, dass auch die Interessen der Beschäftigten berücksichtigt werden.

Teil der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz ist zudem die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns. Diese dokumentiert die Verantwortung des Konzerns, für die Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten zu sorgen, und kommuniziert diesen Anspruch nach außen. Die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik ist auf der Website des Volkswagen Konzerns für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte verfügbar.

Damit trägt die Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei, darunter die Bereitstellung von Arbeitsplätzen mit gesunden Arbeitsbedingungen und ein starker Fokus auf den Gesundheitsschutz.

ARBEITSBEDINGUNGEN

In diesem Abschnitt finden sich die im ESRS 1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte sichere Beschäftigung, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung wieder.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Arbeitsbedingungen sind im Volkswagen Konzern die Organisationeinheiten Konzern Personalgrundsätze und Steuerung sowie die Volkswagen Group Academy der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Planungsrunde

Als zentrales Instrument der Investitionsplanung findet im Regelfall jährlich die sogenannte Planungsrunde (Mittelfristplanung) statt, bei der auch die konzernweite Werksbelegung ausgeplant wird. Dabei wird ebenfalls die Personalsituation der einzelnen Standorte berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Mittelfristplanung unterliegen mit Blick auf die darin enthaltenen Investitionsprogramme und Investitionen der Zustimmung des Aufsichtsrats. An der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Zustimmung sind auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat beteiligt. Die Einbindung der Arbeitnehmervertreter soll dazu beitragen, das Ziel der Beschäftigungssicherung zu gewährleisten.

Mit der Planungsrunde wird tatsächlichen negativen Auswirkungen der Geschäftsabläufe auf die Arbeitsbedingungen einzelner Beschäftigter vorgebeugt (zum Beispiel Stellenabbau), indem eine beschäftigungsstabilisierende Belegschaftsplanung vorgenommen wird. Die Maßnahme wird nicht nachverfolgt.
Aufgrund der bis Ende 2024 andauernden Tarifverhandlungen in der Volkswagen AG konnte dieser Regelprozess nicht mehr im Berichtsjahr finalisiert werden.

Stimmungsbarometer

Im Volkswagen Konzern existiert eine in den vergangenen Jahren umfassend genutzte direkte Mitsprachemöglichkeit zu eigenen und den Unternehmensinteressen, das sogenannte und jährlich stattfindende Stimmungsbarometer. Im Rahmen des Stimmungsbarometers werden unterschiedliche Facetten im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen thematisiert, darunter auch die Themen wie Entwicklungsmöglichkeiten und Qualifizierung der Beschäftigten, ein gesundes Arbeitsumfeld, Beteiligungsmöglichkeiten und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. In den Organisationseinheiten können Beschäftigte und Führungskräfte abhängig von den Befragungsergebnissen gemeinsam Maßnahmen zu diesen Themenfeldern entwickeln. Auf Basis dieser Beschäftigtenbefragung wurden in den letzten Jahren auch globale Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Beteiligungsmöglichkeiten abgeleitet. Im Berichtsjahr wurde das Stimmungsbarometer zum Zwecke der Überarbeitung ausgesetzt.

Durch die Überarbeitung des Stimmungsbarometers soll der Dialog mit den Beschäftigten kontinuierlich gestärkt werden. Des Weiteren sollen die Interessen der Beschäftigten angehört und berücksichtigt werden, um eine fundierte Datenbasis zur Ableitung wirkungsvoller Maßnahmen bezüglich oben genannter Themen zu haben. Im Jahr 2025 soll wieder eine Beschäftigtenbefragung durchgeführt werden. Weitere Informationen sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" unter „Unternehmenskultur" zu finden.

Das Stimmungsbarometer ist ein wichtiges Instrument, um tatsächliche negative Auswirkungen der Geschäftsabläufe mitigieren zu können. Dies geschieht durch die Identifikation und Maßnahmenableitung und -umsetzung in Bezug auf besonders kritisch wahrgenommene Themen seitens der Beschäftigten.

Auch zukünftig soll anhand der Beteiligungsquote der Beschäftigten am Stimmungsbarometer nach der Wiedereinführung nachverfolgt werden, inwiefern das Instrument von den Beschäftigten angenommen wird. Anhand dessen kann beurteilt werden, ob die Maßnahmenableitung an kritischen Punkten eine breite Basis der Beschäftigten umfasst und entsprechend als wirksam eingeschätzt werden kann.

Aufbau und Ausbau eines digitalen Weiterbildungsangebots

Der Volkswagen Konzern investiert in Qualifizierung und leistet somit einen Beitrag dafür, dass Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können. Im Fokus stand im Jahr 2024 der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots, um vielfältigere Lerninhalte für eine größere Anzahl an Beschäftigten anbieten zu können. Der Volkswagen Konzern implementiert und integriert das Tool Success Factors und die Lernplattform Degreed als Learning Ecosystem zum digitalen Lernen und zur selbstgesteuerten Weiterbildung. Ausgehend von und gesteuert durch die Volkswagen Group Academy wird auf diese Weise ein gemeinsamer Rahmen für die Qualifizierung aller Beschäftigten des Volkswagen Konzerns geschaffen. Der weltweite Roll-Out findet in definierten Stufen statt. Es ist geplant, den Roll-Out in den in Success Factors angebundenen Konzerngesellschaften bis zum Ende des Jahres 2028 abzuschließen. Auf die Lernplattform Degreed, konnten im Berichtsjahr beispielsweise sieben neue Gesellschaften in den Teilbereich „Volkswagen Konzern" aufgenommen und die Userzahl von rund 30.000 im Jahr 2023 um mehr als 25 % gesteigert werden.

Die Anstrengungen des Volkswagen Konzerns im Bereich Weiterbildung und Qualifizierung sind auch eine Reaktion auf die weitreichende technologische Transformation der Automobilindustrie, um den steigenden gesellschaftlichen Erwartungen, internationalen Abkommen und politischen Regulierungen gerecht zu werden, die eine zielgerichtete Dekarbonisierung von Produkten und Geschäftsprozessen verlangen. In diesem Transformationsprozess erschließt sich das Unternehmen auch neue Geschäftsfelder und Geschäftsmodelle, für die die betroffenen Beschäftigten entsprechend qualifiziert werden.

Mit der beschriebenen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze bei. Dies gelingt im Rahmen des Auf- und Ausbaus des digitalen Weiterbildungsangebots zur Stärkung der Qualifikation der Beschäftigten im Sinne einer Verbesserung ihrer Beschäftigungsfähigkeit.

Der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots sowie das Angebot der klassischen Weiterbildungsformate werden über das strategische Ziel zur Erhöhung der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden nachverfolgt. Weitere Informationen dazu befinden sich unter Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen.

Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zur weltweiten Einhaltung der Vereinigungsfreiheit und erkennt das Recht aller Beschäftigten an, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Ebenso wird das Recht auf negative Koalitionsfreiheit der Beschäftigten respektiert. Die Anerkennung des Rechts aller Beschäftigten, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden, stellt einen wesentlichen Bestandteil der Sozialcharta dar.

Anhand der in diesem Berichtsjahr erstmalig erhobenen Kennzahlen der Abdeckung der Beschäftigten durch Tarifverträge in der Höhe von 92,0 % (nur Europäischer Wirtschaftsraum (EWR)) sowie der Abdeckungsquote der Beschäftigten durch einen Arbeitnehmervertreter in Höhe von 99,1 % (nur EWR) ist erkennbar, dass der Volkswagen Konzern ein Umfeld bietet, das eine effektive Interessensvertretung ermöglicht. Diese effektive Interessenvertretung ist die Grundlage für die Aushandlung von fairer und transparenter Entlohnung durch die Tarifparteien. Der Aushandlungsprozess erfolgt im Regelfall im Rahmen der Tarifautonomie und bewegt sich dabei innerhalb des lokalen regulatorischen Umfeldes. Weitere Informationen zu den Kennzahlen finden sich unter „Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog".

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der OECD und der ILO in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union (EU) möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen und die Beschäftigten vor Ort nicht zu gefährden.

Der Volkswagen Konzern unterhält eine regelmäßige Kommunikation und führt jährliche Abfragen insbesondere mit ausgewählten Risikoregionen und -märkten durch, in denen er tätig ist und in denen ein lokal-gesetzliches Recht auf Koalitionsfreiheit nicht besteht oder beschränkt ist.

Mit dieser kontinuierlichen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf die Beschäftigten in Bezug auf umfassende Mitbestimmungsrechte bei. In einem restriktiven Umfeld erfolgt dies durch regelmäßige Kommunikation und Abfragen mit Risikoregionen und -märkten.

Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Die Erarbeitung von Zielen im Geschäftsbereich Personal erfolgte deduktiv aus der Personalstrategie, die im Einklang mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sowie der Konzernstrategie entwickelt wurde.

Die Personalstrategie und ihre Ziele wurden durch die Abteilung der Konzern Personalstrategie unter Beteiligung weiterer zentraler Organisationseinheiten des Konzern HR Ressorts der Volkswagen AG sowie der Personalstrategieabteilungen ausgewählter Marken des Volkswagen Konzerns erarbeitet. Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

Im Dezember 2024 wurde die neue Konzernstrategie verabschiedet und im Rahmen dessen auch die Personalstrategie angepasst. Die Ziele des Geschäftsbereichs Personal werden mindestens einmal im Jahr analysiert und in regelmäßigen Abständen mit dem Vorstand und den Personalvorständen der Marken diskutiert. Dabei werden sie daraufhin überprüft, ob die Ziele oder Maßnahmen zur Zielerreichung angepasst werden müssen.

Im Hinblick auf die Nachverfolgung der Leistung des Unternehmens in Bezug auf die Verwirklichung dieser Ziele und bei der Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten, die sich aus der Leistung des Unternehmens ergeben, ist kein Prozess für die Mitbestimmung der Beschäftigten oder ihrer Vertretung vorgesehen.

Ziel in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Die Beschäftigungsfähigkeit der Beschäftigten zu fördern ist ein Anspruch des Volkswagen Konzerns. Damit soll auch eine sichere Beschäftigung langfristig ermöglicht werden. Deshalb bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten umfangreiche Qualifizierungsmöglichkeiten.

Unabhängig von der ESRS geforderten Metrik in diesem Themenfeld, besteht im Volkswagen Konzern bereits seit mehreren Jahren eine strategische Kennzahl zu den Weiterbildungsstunden.

Abweichend zu der in der Kapiteleinleitung unter „Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell" angelegten Beschäftigtendefinition wird für die strategische Kennzahl (KPI) die aktive Belegschaft herangezogen, hier allerdings ohne Beschäftigte in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung). Die aktive Belegschaft umfasst alle Beschäftigten ohne Auszubildende und Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit. Darüber hinaus werden die chinesischen Joint Ventures im strategischen KPI mit betrachtet. Wegen der unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen unterscheiden sich der strategische KPI und die Metrik „durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem" gemäß ESRS weiter unten im Text.

Das Ziel ist, bis 2030 die durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem der aktiven Belegschaft (hier ohne Beschäftigte in der Entnahmephase Zeitwertpapier) im Volkswagen Konzern um 35 % auf 30 Stunden im Jahr zu erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Basisjahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre ist begründet durch die Covid-19-Pandemie, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten in den Jahren 2020 und 2021 geführt hat.

Die Zielgröße dieser strategischen Kennzahl für das Berichtsjahr war 26 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 20,8 Stunden pro Beschäftigtem verfehlt. Die Abnahme der Qualifizierungsstunden liegt an der priorisierten Umsetzung von Effizienzprogrammen im Konzern, so dass der Schwerpunkt der Fachbereiche nicht auf Maßnahmen zur Steigerung der Qualifizierungsstunden gelegt wurde. Im Berichtsjahr 2023 wurden 22,1 Stunden pro Beschäftigtem erreicht.

Dieses Ziel wurde im Rahmen der Personalstrategie und der damit verbundenen Konzernstrategie entwickelt und in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen. Aufgrund der Dynamik in diesem Themenfeld und der heterogenen Qualifizierungsbedarfe und regulatorischen Anforderungen in den verschiedenen lokalen Gesellschaften wurde über die strategische Ausrichtung hinaus keine erweiterte konzernweite Regelung des Themenfelds vollzogen. Eine Ausnahme bildet die Charta der Ausbildung mit ihrem Gültigkeitsbereich. Seit der Festlegung des Ziels wurden keine Änderungen am Ziel selbst vorgenommen.

Die strategische Kennzahl der Personalstrategie umfasst die Weiterbildungsstunden der Beschäftigten inklusive der geleisteten digitalen terminunabhängigen Weiterbildungsstunden. Bis 2023 wurde der Jahresdurchschnitt auf Basis der Daten von 1. Januar bis 31. Dezember berechnet. Im Zuge der Umstellung anhand der Anforderungen der ESRS wurde die Berechnung dahingehend angepasst, dass der Jahresdurchschnitt von nun an auf Basis der Daten vom 31. Dezember des Vorjahres bis zum 31. Dezember des Berichtsjahres ermittelt wird. Dadurch entspricht der KPI in diesem Aspekt künftig der Metrik.

Bis 2023 wurde der Umsetzungsstand der strategischen Personalplanung als gleichnamiger KPI berichtet, der auf die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze einzahlte. Die strategische Personalplanung ergänzt die operative Personalplanung um eine qualitative, langfristige sowie strategische Planungsperspektive. Sie ermöglicht es, qualitative und quantitative Über- und Unterdeckungen in den Unternehmensteilen frühzeitig zu identifizieren und leitet erforderliche Qualifizierungs-, Ausbildungs- sowie Restrukturierungserfordernisse ab, deren Umsetzungen zur Unterstützung der Transformation beitragen sollen. Um den Fortschritt in der strategischen Personalplanung abzubilden, messen wir den Anteil der aktiven Belegschaft, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt ist. Im Rahmen der Überarbeitung der Konzernstrategie werden die Ziele angepasst und vor dem Hintergrund der laufenden Effizienzprogramme die Berichterstattung des KPI für das Jahr 2024 ausgesetzt.

Darüber hinaus sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf angemessene Entlohnung, sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

METRIKEN: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

Kennzahlen zu Merkmalen der Beschäftigten

614.082 Beschäftigte arbeiteten zum Ende des Berichtsjahres 2024 beim Volkswagen Konzern; die Anzahl der Beschäftigten wird in Kopfzahl angegeben. Die Definition der Beschäftigten umfasst alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich Mitglieder des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudierende und PhD-, Master-, sowie Bachelor-Studierende. Zu den Beschäftigten zählen sowohl die Vollzeit- als auch die Teilzeitbeschäftigten. Ein Vollzeitbeschäftigter arbeitet die maximale Anzahl von Stunden pro Tag, Woche oder Monat, die für die jeweilige Beschäftigtenkategorie gemäß den nationalen Gesetzen, Tarifverträgen oder betrieblichen Regelungen festgelegt sind. Jede Abweichung von der (außer-)tariflich vereinbarten Vollzeit-Wochenarbeitszeit wird als Teilzeitbeschäftigung betrachtet. Unbefristet Beschäftigte haben kein Enddatum in ihren Anstellungsverträgen. Befristet Beschäftigte sind alle Beschäftigten des jeweiligen Unternehmens, die einen zeitlich befristeten Vertrag mit Enddatum haben. Abrufkräfte fallen unter befristet Beschäftigte. Sie sind ohne Garantie einer Mindestarbeitszeit oder einer festen Anzahl von Arbeitsstunden angestellt. Die Abrufkraft muss sich nach Bedarf für die Arbeit zur Verfügung stellen, der Arbeitgeber ist jedoch nicht vertraglich verpflichtet, ihm eine Mindest- oder feste Anzahl von Arbeitsstunden pro Tag, Woche oder Monat anzubieten.

Im Berichtsjahr haben 37.516 Beschäftigte den Volkswagen Konzern verlassen. Die Fluktuationsquote betrug 6,1 %. Sie wird berechnet, indem die Anzahl der Abgänge ins Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Beschäftigten im Berichtsjahr gesetzt wird. Basis der Berechnung sind die Daten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Geschäftsjahres der Beschäftigten der zukünftig im Rahmen der Anforderungen der ESRS berichtspflichtigen Entitäten des Volkwagen Konzerns. Bezugsbasis ist die durchschnittliche Anzahl von Beschäftigten in diesem Zeitraum. Bei den Abgängen werden folgende Gruppen berücksichtigt: Beschäftigte, die den Volkswagen Konzern aufgrund von Kündigung, Ruhestand, Tod oder auf eigenen Wunsch verlassen haben.

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Verteilung der Beschäftigten nach Geschlecht, Land der Anstellung und Vertragsart.

BESCHÄFTIGTE NACH GESCHLECHT

Stand 31. Dezember 2024

Geschlecht	Beschäftigte
Männlich	489.917
Weiblich	124.125
Divers	7
Keine Angabe	33
Gesamtbelegschaft	**614.082**

Die Belegschaftsangaben finden sich ebenfalls im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung" unter dem Abschnitt „Personal". Abweichungen zwischen den Angaben ergeben sich aus der Berücksichtigung der Belegschaft der chinesischen Joint Ventures im Konzernlagebericht. In der Gesamtzahl der Beschäftigten sind 33 Beschäftigte („Keine Angabe") enthalten, die von ihrem lokalen gesetzlichen Recht Gebrauch gemacht haben, ihr Geschlecht nicht offen zu legen.

BESCHÄFTIGTE NACH LÄNDERN

Stand 31. Dezember 2024

Land/Gebiet	Beschäftigte
Deutschland	293.338
Tschechien	37.005
USA	26.117
Schweden	25.804
China	23.555
Spanien	23.064
Brasilien	22.810
Mexiko	20.117
Polen	19.622
Ungarn	12.826
Slowakei	11.947
Italien	10.263
Großbritannien	9.793
Indien	8.957
Frankreich	8.208
Österreich	7.938
Portugal	5.919
Argentinien	5.674
Südafrika	5.199
Türkei	4.334
Niederlande	3.620
Belgien	3.561
Dänemark	3.184
Rumänien	1.821
Schweiz	1.793
Norwegen	1.584
Japan	1.376
Australien	1.308
Chile	1.011
Südkorea	894
Slowenien	870
Kanada	838
Ecuador	798
Kroatien	746
Singapur	703
Finnland	590
Kolumbien	558
Peru	530
Bulgarien	513
Malaysia	499
Thailand	423
Vereinigte Arabische Emirate	422
Serbien	397
Taiwan	350

Ukraine	338
Britische Jungferninseln	286
Neuseeland	276
Irland	263
Griechenland	200
Estland	192
Lettland	147
Bosnien Herzegowina	143
Litauen	143
Marokko	133
Mazedonien	123
Katar	118
Kenia	103
Vereinigte Republik Tansania	88
Albanien	81
Ghana	76
Indonesien	67
Pakistan	61
Panama	60
Namibia	54
Luxemburg	51
Saudi-Arabien	48
Botsuana	44
Senegal	41
Kasachstan	39
Montenegro	15
Uruguay	13
Gesamtbelegschaft	614.082

BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS, AUFGESCHLÜSSELT NACH GESCHLECHT

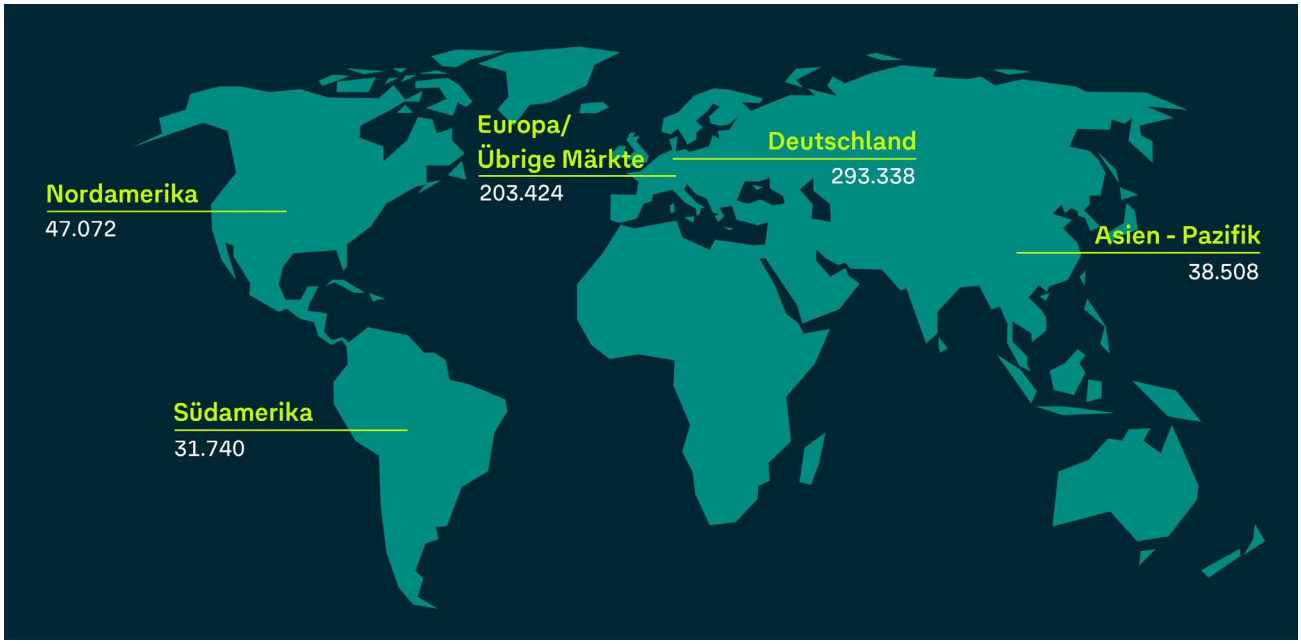
Stand 31. Dezember 2024

	Männlich	Weiblich	Divers	Keine Angabe	Gesamt
Beschäftigte	489.917	124.125	7	0	614.082
Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag	473.198	117.902	4	33	591.137
Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag	16.719	6.223	3	0	22.945
Abrufkräfte	0	0	0	0	0

Die Angabe des Geschlechts erfolgt gemäß den Angaben der Beschäftigten. In der Gesamtzahl der Beschäftigten sind 33 Beschäftigte enthalten, die von ihrem lokalen gesetzlichen Recht Gebrauch gemacht haben, ihr Geschlecht nicht offen zu legen.

BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS, AUFGESCHLÜSSELT NACH MÄRKTEN

Stand 31. Dezember 2024



	Deutschland	Europa/Übrige Märkte*	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik
Beschäftigte	293.338	203.424	47.072	31.740	38.508
Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag	285.935	193.767	45.791	30.019	35.625
Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag	7.403	9.657	1.281	1.721	2.883

*Ohne Deutschland

Kennzahlen zu Fremdarbeitskräften

Zu den Fremdarbeitskräften zählen Selbstständige sowie Personen, die von Unternehmen bereitgestellt werden, die hauptsächlich im Bereich der Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften tätig sind (sogenannte Leiharbeitnehmende). Die Gesamtzahl (Kopfzahl) der im Unternehmen tätigen Fremdarbeitskräfte betrug zum Ende des Berichtsjahres 25.162.

Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog

92,0 % der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sind von Tarifverträgen abgedeckt, wobei sich diese Zahl im ersten Berichtsjahr anhand der Anforderungen der ESRS nur auf Beschäftigte in Ländern des EWR bezieht. Als Tarifvertrag gilt eine schriftliche Vereinbarung zwischen Gewerkschaften (beziehungsweise in ihrer Abwesenheit ordnungsgemäß gewählten Arbeitnehmervertretern) und Arbeitgebern, der unter anderem Arbeitszeit und Entgelt als Kernbestandteile regelt. 99,1 % der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns im EWR sind von Arbeitnehmervertretern abgedeckt. Es existieren Vereinbarungen mit den Beschäftigten über die Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat (EBR, EBR SE, EBR SEC).

TARIFVERTRAGLICHE ABDECKUNG UND SOZIALER DIALOG 2024

	Tarifvertragliche Abdeckung	Sozialer Dialog
Abdeckungsquote (in %)	Beschäftigte (nur EWR)	Vertretung am Arbeitsplatz (nur EWR)
0-19	Bulgarien, Estland, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen	Irland
20-39	Griechenland, Luxemburg	-
40-59	Dänemark	-
60-79	Polen, Rumänien, Slowenien	Griechenland, Luxemburg
80-100	Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Slowakei, Spanien, Tschechien, Ungarn	Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn

Kennzahlen zu angemessenem Lohn

Als Referenzwert für eine angemessene Entlohnung gemäß den Anforderungen der ESRS dient innerhalb des EWR der gesetzliche Mindestlohn eines Landes oder, wo dieser nicht festgelegt ist, ein Referenzwert, der nicht niedriger als der Mindestlohn eines Nachbarlandes mit ähnlichem sozio-ökonomischen Status ist. Da außerhalb des EWR keine einheitliche Methodik zur Festlegung eines Mindestlohns vorhanden ist, werden die Referenzwerte der Living-Wage-Datenbank der Wage Indicator Foundation herangezogen, die in den Anforderungen der ESRS als mögliche Datenquelle für Länder außerhalb des EWR aufgeführt wird. Aus dieser Datenbank werden die Referenzwerte für alle Länder außerhalb des EWR bezogen, in denen der Volkswagen Konzern Beschäftigte hat. Die zugrunde liegenden Referenzwerte wurden für den vorliegenden Bericht letztmalig im Oktober 2024 aktualisiert.

Die für die Berechnung der jeweiligen niedrigsten Bruttostundenlöhne herangezogenen Lohnbestandteile sind gemäß den Anforderungen der ESRS definiert und konzernweit einheitlich festgelegt. Für die Berechnung werden ausschließlich das Basisentgelt sowie garantierte Zusatzzahlungen berücksichtigt. Im Volkswagen Konzern existieren vielfach jedoch weitere Vergütungsbestandteile, die von dieser Berechnung nicht erfasst werden. Aus Sicht des Unternehmens können diese weiteren Vergütungsbestandteile einen elementaren Anteil der Entlohnung darstellen, die in der Betrachtung gemäß ESRS keine Berücksichtigung finden.

Für die nachfolgenden Kennzahlen werden die jeweils niedrigsten Bruttostundenlöhne der Gesellschaften mit dem Referenzwert des jeweiligen Landes verglichen. Anhand dieser Vergleiche wurde ermittelt, dass nahezu alle Beschäftigten des Konzerns oberhalb der jeweils angesetzten Referenzwerte entlohnt werden und damit eine angemessene Entlohnung nach ESRS-Definition erhalten. Die wenigen Ausnahmen sind der unten stehenden Tabelle zu entnehmen. Die Tabelle zeigt die Länder und die Anzahl der Beschäftigten des Volkswagens Konzerns, die unter dem angesetzten ESRS-Referenzwert entlohnt wurden. Zusätzlich zeigt die Darstellung den Anteil dieser Beschäftigten des Volkswagen Konzerns, deren Lohn unter dem dort angesetzten Referenzwert liegt, im Verhältnis zu allen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns im jeweiligen Land. Auch die in der Tabelle ausgewiesenen Beschäftigten werden nach existierenden lokalen gesetzlichen und tarifvertraglichen Anforderungen bezahlt. Darüber hinaus sorgen weitere Vergütungsbestandteile, die nicht Bestandteil der Einkommensdefinition nach ESRS sind, für eine höhere tatsächliche Entlohnung als der hier getätigte Vergleich es ausweist. Beispiele für solche zusätzlichen Vergütungsbestandteile sind Verkaufsprovisionen (etwa in Singapur), zusätzliche Rentenversicherungsleistungen und/oder Krankenversicherungen sowie kostenlose Verpflegung (zum Beispiel in Marokko). Des Weiteren kommen temporäre Effekte zum Tragen wie beispielsweise ein geringeres Gehalt in einer gewissen Probezeit (zum Beispiel drei bis sechs Monate in Mexiko). Ähnlich verhält es sich in Albanien, Brasilien und Schweden und teilweise Österreich, wo die Beschäftigten im Regelfall nach kurzer Einstiegszeit in höhere Gehaltsgruppen umgruppiert werden. Die anderen in Österreich Beschäftigten sind im Wesentlichen nebenberuflich tätig. In Deutschland handelt sich um zwei Volontäre, die in den Geltungsbereich des Berufsbildungsgesetzes fallen.

ANGEMESSENE ENTLOHNUNG DER BESCHÄFTIGTEN 2024

Land	Beschäftige im jeweiligen Land (gesamt)	Beschäftigte im jeweiligen Land, deren Entlohnung* unter dem Referenzwert* des jeweiligen Landes liegt	Anteil der Beschäftigten im jeweiligen Land, deren Entlohnung* unter dem Referenzwert* des jeweiligen Landes liegt (in Prozent)
Singapur	703	86	12,2
Marokko	133	6	4,5
Albanien	81	2	2,5
Schweden	25.804	49	0,2
Österreich	7.938	5	0,1
Mexiko	20.117	10	0,1
Brasilien	22.810	1	0,0
Deutschland	293.338	2	0,0

*gemäß ESRS-Definition

Kennzahlen zu Weiterbildung

Die durchschnittliche Zahl der Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem gemäß der Anforderungen der ESRS lag bei 18,9 Stunden. Basis der Berechnung sind die Daten der Beschäftigten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Berichtjahres. Als Weiterbildungsstunden gelten terminabhängige und terminunabhängige Präsenz- und Online-Trainings mit oder ohne Trainer (selbstgesteuert). Beim terminunabhängigen Lernen wird primär die genaue Qualifizierungszeit erfasst. Wenn dies technisch nicht möglich ist, wird der hinterlegte Sollwert je terminunabhängiger Weiterbildungsmaßnahme ausgewertet.

ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Arbeits- und Gesundheitsschutz gemäß ESRS 1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Durch eine Konzernrichtlinie ist sichergestellt, dass die Geschäftsführung jeder Gesellschaft zur Erfüllung der Aufgaben im Themenfeld Arbeits- und Gesundheitsschutz ausreichende finanzielle, personelle und sachliche Ressourcen zur Verfügung stellt und für ausreichende Qualifikation und Weiterbildung des Fachpersonals sorgt. Die Organisationseinheit Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz der Volkswagen AG ist beauftragt zur Standardsetzung, Information und Kommunikation sowie Überwachung.

Verpflichtende Etablierung und fortlaufende Verbesserung eines Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystems

Der Konzern gibt den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie die Pflicht zur Einführung und Zertifizierung eines ISO 45001-Managementsystems an allen Fertigungsstandorten mit über 1.000 Beschäftigten vor, die zur Förderung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umgesetzt werden müssen. Die Zertifizierung selbst liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Gesellschaften. Im Rahmen des Konzernauditprogramms werden interne Audits auf Basis der ISO 45001-Anforderungen und Konzernrichtlinien durchgeführt. Im Jahr 2024 wurden 4 (3) Konzernaudits durchgeführt. Der Abschluss der geforderten ISO 45001-Zertifizierungen ist bis 2026 geplant.

Die Zertifizierung der Managementsysteme zum Arbeits- und Gesundheitsschutz wurde zudem mit einem Ziel unterlegt. Informationen zum Fortschritt und der Wirksamkeit der Maßnahme finden sich unter „Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz".

Durchführung einer systematischen Health & Safety-Risikoanalyse

Um die aktuelle Performance der Konzerngesellschaften im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zu evaluieren, führte der Volkswagen Konzern in diesem Berichtsjahr eine Risikoanalyse, basierend auf Fragebögen zur Selbsteinschätzung, auf Ebene der Gesellschaften durch. Die Definition des Scopes der Risikoanalyse 2024 erfolgte anhand risikobasierter Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Vorjahres. So konnten

mögliche Verbesserungspotenziale identifiziert und Maßnahmen zur Reduzierung nachhaltigkeitsbezogener Risiken eingeleitet werden. Im Rahmen der Kommunikation mit den Gesellschaften hat sich darüber ein regelmäßigerer Austausch ergeben. Aus den identifizierten Good Practices entstehen Potenziale für die Konzerngesellschaften.

Jährlich werden systematische Analysen zum Status quo des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Volkswagen Konzern durchgeführt, welche bei erkanntem Handlungsbedarf in Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Gefährdungen münden. Diese umfassen alle Beschäftigten des Volkswagen Konzerns und werden diesen über gezielte Kommunikation zugänglich gemacht.

Mit den beiden beschriebenen Maßnahmen fördert der Volkswagen Konzern den Arbeits- und Gesundheitsschutz der Beschäftigten und trägt so zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Schaffung gesunder Arbeitsbedingungen bei.

Die Wirksamkeit der Risikoanalyse und den daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Risiken wird mittels einer stichprobenhaften Überprüfung der Gesellschaften – auch ohne festgestellte Risikoindikatoren – nachverfolgt.

Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Strategie Safety First sowie die Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sehen vor, dass alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns die Standards der ISO 45001-Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen. Bis 2026 sind alle Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten nach der ISO 45001 zu zertifizieren.

Die Entwicklung des Ziels wurde bewusst in Übereinstimmungen mit der ILO-Empfehlung zur Zertifizierung von Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem sowie den zu der damaligen Zeit vorherrschenden Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung vorangetrieben.

Gleichzeitig wurde im Entwicklungsprozess über die Beschränkung des Ziels auf Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten den besonderen lokalen Standort- und Brancheneigenschaften Rechnung getragen. Mit der zusätzlichen Berichterstattung über den Abdeckungsgrad der zertifizierten Managementsysteme wurden zudem spezifische Kapitalmarktanforderungen in die Berichterstattung integriert, die mittels ESG-Ratings an den Volkswagen Konzern herangetragen wurden.

Ein zentrales Element, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten, ist die Kennzahlenerhebung. Zur Überprüfung des Ziels wird jährlich analysiert, wie viele der konzernweiten Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten ISO 45001-zertifiziert sind und wie hoch der damit verbundene Abdeckungsgrad der Beschäftigten ist. Ende 2024 waren insgesamt 80 (72) Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) nach ISO 45001 zertifiziert. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad von 74 (51) % der Beschäftigten der Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten. Die Kennzahl errechnet sich durch die Division der Anzahl der Beschäftigten in zertifizierten Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten durch die gesamte Anzahl der Beschäftigten in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten.

Seit der Zielsetzung wurden weder Änderungen am Ziel selbst noch an der dem Ziel zugrundeliegenden Methodik vorgenommen. Durch den gezielten und stetigen Austausch mit den betroffenen Gesellschaften in den relevanten Steuerungsgremien liegen uns derzeit keine Erkenntnisse vor, die wesentliche Hindernisse in der Zielerreichung darstellen.

Neben der Anzahl der nach ISO 45001-zertifizierten Produktionsstandorten und deren Abdeckungsgrad der Beschäftigten nutzt der Volkswagen Konzern auch die Unfallhäufigkeit Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) der Beschäftigten als wesentliche Kennzahl für die Berichterstattung. Diese wird als Unfallhäufigkeitsindex erhoben und gibt Auskunft darüber, wie viele Unfälle im Betrieb, bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden, gemeldet wurden. Die zugrunde liegende Berechnungsformel lautet: Anzahl der gemeldeten Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag multipliziert mit 1 Million geteilt durch Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden. Im Jahr 2024 lag die Unfallhäufigkeit im Volkswagen Konzern bei 6,4 (3,6). Gegenüber dem Vorjahr wurde der Scope der Kennzahl im Berichtsjahr von zuvor allen Produktionsstandorten inklusive chinesischer Joint Ventures auf Beschäftigte der vollkonsolidierten Gesellschaften des Konzerns ohne

chinesische Joint Ventures ausgeweitet. Zudem erfolgte eine Umstellung von Wochentagen auf Kalendertage zur Ermittlung von Ausfalltagen. Aufgrund der methodischen Veränderungen ist keine Vergleichbarkeit zur Vorjahreszahl gegeben.

Der Volkswagen Konzern legt großen Wert darauf, die LTIFR für alle Marken und Gesellschaften bis 2040 auf unter Eins zu senken. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ formuliert und ist eine strategische Kennzahl in selbiger, wobei das Ziel zur Unfallhäufigkeit unter Einbezug von ESG-Ratinganforderungen entwickelt worden ist. Die zur Erhebung der Kennzahl notwendige Dokumentationspflicht von Arbeitsunfällen ist in der Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz festgeschrieben.

Zudem greift das oben genannte Ziel Empfehlungen der ILO zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie der zum Zeitpunkt der Entwicklung verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung Global Reporting Initiative (GRI) auf. Die Ziele der Zertifizierung nach ISO 45001 und Anzahl der Arbeitsunfälle messen sich weder gegen einen bestimmten Basiswert noch gegen ein bestimmtes Basisjahr, da sich der Volkswagen Konzern an dem Anspruch misst, jedes Jahr möglichst wenige Arbeitsunfälle zu erreichen und davon keine mit Todesfolge.

Zur konzernweiten Information bei tödlichen Unfällen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte sowie anderer Arbeitskräfte, die an den Standorten des Volkswagen Konzerns tätig sind, greift das Unternehmen auf Konzernregelungen zurück. Auf dieser Basis können an allen Standorten Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Unfälle ergriffen werden. Unfälle werden lokal analysiert und entsprechende Maßnahmen zur Prävention weiterer Unfälle eingeleitet.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung anhand der Anforderungen der ESRS wurde die Metrik zur Berechnung der Unfallhäufigkeit im Berichtsjahr von der Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) auf die Total Recordable Injury Rate (TRIR) umgestellt, sodass nun signifikante Arbeitsunfälle unabhängig vom Ausfall des Beschäftigten in die Berechnung mit einfließen. Im Berichtsjahr lag die TRIR im Volkswagen Konzern bei 11,7.

Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz

Auf der Grundlage gesetzlicher Anforderungen und/oder anerkannter Normen oder Leitlinien von einem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit des Unternehmens sind 83 % der Beschäftigten abgedeckt. 46 % der Beschäftigten sind von einem solchen Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt, das von einer externen Partei geprüft oder zertifiziert wurde.

Im Berichtsjahr kam es zu vier Todesfällen. Davon betrafen drei Todesfälle Beschäftigte des Volkswagen Konzerns. Ein Todesfall betraf andere Arbeiter wie zum Beispiel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette an den Standorten des Volkswagen Konzerns.

Im Berichtsjahr ereigneten sich 10.819 meldepflichtige Arbeitsunfälle von Beschäftigten. Für die TRIR ergibt sich eine Quote von 11,7. Sie ergibt sich aus der Anzahl der gemeldeten signifikanten Arbeitsunfälle multipliziert mit 1 Million geteilt durch Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden.

GLEICHBEHANDLUNG UND CHANCENGERECHTIGKEIT

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Vielfalt, Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Maßnahmen gegen Belästigung am Arbeitsplatz sowie Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen gemäß ESRS 1 behandelt. Der Nachhaltigkeitsaspekt Weiterbildung und Kompetenzentwicklung im Sinne der Chancengerechtigkeit ist in diesem Abschnitt subsumiert. Der Aspekt der Beschäftigungsfähigkeit wird unter dem Abschnitt „Arbeitsbedingungen" mit behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Konzern Diversity und Frauenförderung, Volkswagen Group Academy sowie Konzern Personalwesen Management der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Der Volkswagen Konzern hat weltweit eine heterogene Beschäftigtenstruktur. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit von spezifischen Maßnahmen zur Sicherstellung von Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit. Ein inklusives Arbeitsumfeld zu schaffen und zu sichern, liegt daher bei den Marken und Gesellschaften auf Basis der jeweiligen Bedürfnisse.

Maßnahmen zur Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds und der Gleichbehandlung von Beschäftigten

Der Konzern gibt den Gesellschaften über die konzernweit gültige Konzernrichtlinie HR Compliance Aktionsfelder zur Förderung der Themenbereiche Vielfalt, Chancengerechtigkeit, auch hinsichtlich der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie Inklusion vor. Diese Aktionsfelder umfassen die Integration dieser Themenbereiche in die Unternehmenswerte, -prozesse und -kommunikation sowie die Festlegung einer Ansprechperson. Ab einer bestimmten Gesellschaftsgröße muss die Funktion eines Diversity Experts eingerichtet werden. Im Rahmen der oben genannten Aktionsfelder sind Sensibilisierungsmaßnahmen für Beschäftigte und Führungskräfte für diese Themen umzusetzen. Umfang und Tiefe der Maßnahmen sind auf die Gesellschaftsgröße abgestimmt.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Bereitstellung eines inklusiven Arbeitsumfelds, die Gleichbehandlung von Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im Konzern, und durch Sensibilisierung von Beschäftigten und Führungskräften für eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur beigetragen. Es handelt sich insgesamt um eine kontinuierliche Maßnahme.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Neue Anti-Diskriminierungsregelung

Zudem wurde konzernseitig eine im Jahr 2023 neu erarbeitete und finalisierte Anti-Diskriminierungsregelung den Gesellschaften im Jahr 2024 zur Verfügung, um Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung im Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozess zu schließen.

Die Anti-Diskriminierungsregelung wurde im Jahr 2024 an 106 Konzerngesellschaften kommuniziert, die keine oder keine ausreichenden Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierung implementiert haben.

Die Einführung dieser Regelung in den Konzerngesellschaften ist nicht bindend, wird allerdings durch den Konzern empfohlen.

Mit der neuen Anti-Diskriminierungsregelung soll Abhilfe für die tatsächliche negative Auswirkung auf Beschäftigte durch Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis geschaffen werden. Bezüglich potenzieller negativer Auswirkungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf die Ungleichbehandlung von Beschäftigten hat der Bereich HR Compliance zudem die spezifische Konzernrichtlinie überarbeitet. Für den Einstellungsprozess wurde ergänzt, dass Entscheidungen über Einstellungen lediglich auf Basis der Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber erfolgen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit in der Umsetzung der Maßnahme auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Bereitstellung von Materialien für Führungskräfte

Das Management und die Führungskräfte werden konzernweit hinsichtlich ihrer Vorurteilsfreiheit und der Wahrung von Chancengerechtigkeit qualifiziert und befähigt. Darüber hinaus wird eine nachhaltige Auseinandersetzung aller Führungskräfte mit dem Thema unbewusste gruppenbezogene Vorurteile gefördert, um eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Diese sollen auf Basis ihres Trainings dazu befähigt werden, ihre eigenen bereichsspezifischen Prozesse zu analysieren und passende Maßnahmen zur Sicherstellung der Chancengerechtigkeit und zum Abbau von Vorurteilen und Stereotypen in ihrem Bereich abzuleiten und zu implementieren. Zudem werden unterstützende Materialien zentral erarbeitet und den Marken und Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Der Konzern regt dazu an, lokale Anpassungen und Integration der Methoden in bestehende Qualifizierungen und Prozesse bei Beibehaltung des beschriebenen Ziels vorzunehmen.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Bereitstellung eines inklusiven Arbeitsumfelds, die Gleichbehandlung von Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im

Konzern, und durch die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur beigetragen. Es handelt sich um eine kontinuierliche Maßnahme.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity-Index

Die kurzfristig variable Konzernvorstandsvergütung (Jahresbonus) ist im Rahmen des ESG-Faktors unter anderem an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt, um einen direkten Anreiz auf Ebene des Konzernvorstands zu schaffen, die Diversity-Ziele zu erreichen. Die Vergütungsrelevanz des Diversity-Index wird im Kapitel „Allgemeine Informationen" näher beschrieben.

Darüber hinaus wurde 2023 ein ESG-Faktor in die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) für das Management unterhalb des Konzernvorstands eingeführt. Im Rahmen dieses ESG-Faktors wird der indexrelevante Frauenanteil im Management in der kurzfristig variablen Vergütung verankert.

Mit der Schaffung eines Anreizes zur Förderung der Diversität im Unternehmen wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Gleichbehandlung von Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im Konzern, und der Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur beigetragen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme, aber auch die Förderung der Vielfalt selbst, wird über die Entwicklung des Diversity-Index nachgehalten, welcher sich aus dem Frauenanteil im Management sowie dem Internationalisierungsgrad im Top-Management zusammensetzt. Beide Bestandteile des Diversity-Index sind mit einem strategischen Ziel hinterlegt. Mehr Informationen hierzu sind unter dem Abschnitt „Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit" zu finden.

Erhebung und Veröffentlichung der Statistik Sanktionierung von Fehlverhalten

Der Volkswagen Konzern erhebt und veröffentlicht jährlich eine Statistik zur Offenlegung der Sanktionierung von Fehlverhalten der Beschäftigten im jeweiligen Berichtsjahr. Die regelmäßige Berichterstattung zur Disziplinarstatistik dient dazu, einerseits Transparenz zu schaffen und andererseits schnellstmöglich Gegenmaßnahmen ergreifen zu können, falls es zu Auffälligkeiten kommt. Die interne Veröffentlichung der Disziplinarstatistik dient zusätzlich zur Transparenz und Sensibilisierung, aber auch der Ermutigung der Beschäftigten, Fehlverhalten direkt anzusprechen oder zu melden.

Im Jahr 2024 wurde 32 Beschäftigten des Volkswagen Konzerns aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking das Arbeitsverhältnis gekündigt.

Bei der Veröffentlichung der Statistik zur Sanktionierung von Fehlverhalten im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking handelt es sich um eine Maßnahme, um Bewusstsein für die Konsequenzen von Ungleichbehandlung zu fördern und damit Diskriminierung vorzubeugen und tatsächliche negative Effekte auf die Beschäftigten durch vereinzelte Fälle von Ungleichbehandlung zu verhindern.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nachgehalten, indem die Entwicklung der Fallzahlen durch den zuständigen Fachbereich des Konzerns stetig beobachtet wird und gegebenenfalls Maßnahmen eingeleitet werden.

Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

In der Konzernrichtlinie HR Compliance ist das Thema Vielfalt und Chancengerechtigkeit verankert. Die besondere Bedeutung dieses Handlungsfeldes wird im Volkswagen Konzern auch durch die Einführung des Diversity-Index als strategische Kennzahl der Personalstrategie, der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ unterstrichen, der auch Relevanz für die Vergütung der Konzernvorstände hat. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Diversität im Unternehmen zu erhöhen (näher hierzu im Abschnitt „Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity- Index"). Dazu gehört, dass Ziele für den prozentualen Frauenanteil im Management sowie für den Internationalisierungsgrad im Top-Management vorgegeben werden. Zusammengefasst werden diese beiden Zahlen seit 2017 im Diversity-Index. Er wird für die Beschäftigten des gesamten Volkswagen Konzerns erhoben, jedoch ohne Beschäftigte in der Entnahmephase

von Zeitwertpapieren (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung), ohne Auszubildende und ohne Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit. Darüber hinaus werden abweichend von den Anforderungen der ESRS die chinesischen Joint Ventures in diesem strategischen KPI mit betrachtet. Mit diesem Index wird die Umsetzung der Ziele gemessen und gesteuert.

Der Frauenanteil im Management, bestehend aus den sogenannten Mitarbeiterkreisen Management, Oberes Management sowie Top-Management (inklusive Konzern- und Markenvorstände), lag im Jahr 2024 mit 19,9 % um 0,7 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (19,2 %). Das Zwischenziel von 19 % für 2024 wurde damit erreicht. Bis 2025 will der Volkswagen Konzern den Frauenanteil im Management auf 20,2 % steigern. Das stellt ein Plus von 8,1 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 12,1 % aus dem Jahr 2016 dar. Für den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten der drei Managementkreise, wurde das Ziel von mindestens 25,0 % bis 2025 festgelegt. Bei Erreichung des Zielwerts wäre dies eine Steigerung von 8,0 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 17,0 %, ebenfalls aus dem Jahr 2016. Im abgelaufenen Berichtsjahr betrug er 29,1 % (25,6 %). Das Zwischenziel von 24,1 % für das Berichtsjahr wurde damit erreicht. Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Top-Management werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2024 war eine Steigerung dieses Indexes auf 149 geplant. Dieser Zielwert wurde mit dem Wert von 168 (154) übertroffen.

Der Diversity-Index wurde bereits 2017 ins Leben gerufen und wurde in der geltenden Konzernstrategie und Group People Strategy als KPI fortgeschrieben. Zuletzt wurde auch der dazugehörige Sub-Index "Frauenanteil im Management" in der regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen. Der Aufsichtsrat hat entschieden, den Diversity-Index für die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) der Vorstandsmitglieder im Rahmen des ESG-Faktors als Leistungskriterium für das Teilziel „Soziales" festzulegen. Durch die Beteiligung der Arbeitnehmervertreter sind bei dieser Entscheidung die Belegschaftsinteressen repräsentiert. An der Methodik zur Erhebung der für das Ziel relevanten Kennzahlen wurden im Laufe des Jahres keine Änderungen vorgenommen.

In Bezug auf die Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur sowie die Schaffung von Sensibilität bei den Beschäftigten sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

Kennzahlen zu Diversität

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Geschlechterverteilung nach Anzahl und prozentualer Verteilung auf Managementebene sowie die Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen. Im Gegensatz zu dem im Diversity Index enthaltenen Frauenanteil beinhaltet die Geschlechterverteilung an dieser Stelle ausschließlich den Top-Managementkreis (inklusive Konzern- und Markenvorstände) und nicht den Oberen Managementkreis sowie den Managementkreis.

GESCHLECHTERVERTEILUNG AUF TOP-MANAGEMENTEBENE

Stand 31. Dezember 2024

Geschlecht	Beschäftigte	Prozentuale Verteilung
Männlich	421	87,7
Weiblich	59	12,3
Divers	0	0,0

BESCHÄFTIGTE NACH ALTERSGRUPPEN

Stand 31. Dezember 2024

Altersgruppe	Prozentuale Verteilung
Unter 30 Jahre	16,1
30-50 Jahre	56,9
Über 50 Jahre	27,0

Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und jährlicher Bruttogesamtvergütung

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle (Gender Pay Gap) beschreibt den Unterschied im Durchschnittsverdienst von Frauen und Männern. Im vorliegenden Bericht wird der unbereinigte Gender Pay Gap aufgezeigt. Er zeigt den prozentualen Unterschied im durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von Männern und Frauen ohne Berücksichtigung struktureller Unterschiede. Im Berichtsjahr lag er im Volkswagen Konzern bei 13 %.

Der unbereinigte Gender Pay Gap wird berechnet, indem die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Lohn von männlichen Beschäftigten und dem durchschnittlichen Lohn von weiblichen Beschäftigten gebildet wird. Diese Differenz wird anschließend durch den durchschnittlichen Stundenlohn der männlichen Beschäftigten geteilt und mit 100 multipliziert, um den Wert in Prozent zu erhalten.

Die durchschnittlichen Stundenlöhne je Geschlecht werden auf Basis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der Beschäftigten berechnet. Diese umfasst unter anderem die Vergütung für geleistete Arbeit im Berichtsjahr (Vergütung von Arbeitsstunden einschließlich Überstunden, Schichtzuschlägen) sowie die Vergütung für Ausfallstunden/Abwesenheit, also zum Beispiel Urlaubsgeld, Feiertage, Krankheit und sonstige Ausfälle. Diese Bruttogesamtvergütung wird durch die jährlichen Arbeitsstunden inklusive Überstunden, die im Zeiterfassungssystem registriert sind, entsprechend nach Geschlecht geteilt.

Im Unterschied zum unbereinigten berücksichtigt der bereinigte Gender Pay Gap Faktoren wie Qualifikation, Berufserfahrung, Tätigkeitssystem oder Position. Er zeigt also den verbleibenden Lohnunterschied zwischen Männern und Frauen mit vergleichbaren Merkmalen. Dieser Wert fällt gemäß vorliegenden volkswirtschaftlichen Daten in der Regel deutlich niedriger aus als der unbereinigte Wert.

Das Verhältnis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Bruttogesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) lag bei rund 195.

Für die Medianberechnung wurde ein Näherungsverfahren auf Basis der Medianvergütung und des Durchschnittseinkommens der Gesellschaften sowie der Einkommensverteilung innerhalb der Gesellschaften vorgenommen. Für die Berechnung der Durchschnittseinkommen der Beschäftigten der Gesellschaften wurde die gleiche Definition der jährlichen Bruttogesamtvergütung herangezogen wie für die Ermittlung des Verdienstgefälles zwischen Frauen und Männern.

SONSTIGE ARBEITSBEZOGENE RECHTE

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Kinderarbeit und Zwangsarbeit gemäß ESRS 1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Sonstige arbeitsbezogene Rechte sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Group HR Compliance der Volkswagen AG sowie die jeweiligen Personalabteilungen auf Gesellschaftsebene zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Mindeststandards zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte im Einstellungsprozess

Zur besseren Durchsetzung von Sozialstandards und der Wahrung der Menschenrechte wurden verschiedene Basismaßnahmen eingeführt sowie bereits eingeführte Maßnahmen um einen menschenrechtsschützenden Fokus erweitert. Auf diese Weise werden im Rahmen der Einstellungsprozesse von Volkswagen bei externen Einstellungen für alle Beschäftigten, die ein befristetes oder unbefristetes Ausbildungs- beziehungsweise Arbeitsverhältnis mit einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns eingehen, Identitäts- und Altersprüfungen durchgeführt. Zusätzlich wird die lokal gültige Mindestaltersgrenze geprüft, die eine Anstellung zur Beschäftigung erlaubt. Ergänzend erfolgt bei Vertragsabschluss eine Dokumentation der freiwilligen Willenserklärung sowie eine bestätigende Unterschrift bei Vertragsabschluss in Form eines Job-Offer-Letters.

Bei Abweichungen vom Standard-Einstellungsprozess werden eine Dokumentation erstellt sowie eine Entscheidung nach dem Mehr-Augen-Prinzip getroffen. Abweichungen von der Prüfung der Mindestaltersgrenze sind nicht gestattet, um die Vermeidung von Kinderarbeit sicherzustellen. Die Maßnahme gilt konzernweit im Einstellungsprozess für potenzielle neue Beschäftigte sowie in der Umsetzung für Beschäftigte im HR-Bereich. Die Maßnahme erfolgt kontinuierlich.

Mit den Maßnahmen zur Verbesserung des Einstellungsprozesses trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards bei.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird nachgehalten, indem, basierend auf einem risikobasierten Ansatz, jährlich die Einhaltung der Maßnahmen überprüft wird.

Ziele im Zusammenhang mit Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Derzeit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf Kinder- und Zwangsarbeit definiert. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen bezüglich der im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt. Auf Basis unserer Unternehmenswerte duldet der Volkswagen Konzern keinerlei Kinder- und Zwangsarbeit.

Kennzahlen zu Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Über die Aufklärungs-Offices gingen im Berichtsjahr insgesamt 3.555 Hinweise ein.

Fälle, die hinsichtlich Diskriminierung und Belästigung eingehen, werden grundsätzlich als potenzielle schwere Regelverstöße behandelt. 37 Fälle, die im Berichtsjahr als potenzielle schwere Regelverstöße kategorisiert wurden, bezogen sich auf Diskriminierung und Belästigung. Im Berichtsjahr haben sich 22 Fälle als schwerer Regelverstoß hinsichtlich Diskriminierung und Belästigung bestätigt.

Im Berichtsjahr wurden in den Clustern Diskriminierung/Mobbing/Stalking sowie sexuelle Belästigung in der Disziplinarstatistik 250 sanktionierte Fälle erfasst. Hierin sind teilweise bereits die festgestellten schweren Regelverstöße enthalten. Unter Berücksichtigung dieser Doppelung wurden somit insgesamt 257 Fälle hinsichtlich Diskriminierung und Belästigung festgestellt.

Weitere 15 Fälle, die im Berichtsjahr von den Aufklärungs-Offices als potenzielle schwere Regelverstöße kategorisiert wurden, betrafen Belegschaftsthemen außerhalb von Diskriminierung und Belästigung. Im Berichtsjahr wurden zu diesen Belegschaftsthemen außerhalb von Diskriminierung und Belästigung 2 Fälle als schwerer Regelverstoß bestätigt. Von den nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD wurden keine Fälle im Zusammenhang mit Belegschaftsthemen außerhalb von Diskriminierung und Belästigung bei den Aufklärungs-Offices eingereicht.

Der Gesamtbetrag der Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen inklusive der Vorfälle und Beschwerden zu Diskriminierung einschließlich Belästigung belief sich auf 9 Tsd. €. Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung innerhalb des sonstigen betrieblichen Aufwands erfasst, aber nicht individuell ausgewiesen, und kann auch Sachverhalte aus Vorjahren umfassen.

Im Berichtsjahr wurde für 15 Hinweise eine potenzielle LkSG-Relevanz festgestellt, konkret bezogen auf die geschützten menschenrechtlichen Rechtspositionen im Arbeitsverhältnis. In diesem Zeitraum haben sich keine Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des LkSG bestätigt. Diese Angabe kann auch auf Hinweisen

basieren, die im Vorjahr beim jeweiligen Aufklärungs-Office eingegangen sind, für die aber erst im Berichtsjahr eine Prüfung hinsichtlich bestätigter Verletzungen durchgeführt wurde. Damit liegen auch keine Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen im Sinne der ESRS vor. Da sich das LkSG an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, an der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die Hinweise mit potenzieller LkSG-Relevanz insoweit potenziellen Verstößen gegen diese Rahmenwerke entsprechen. Es sind keine Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen im Zusammenhang mit schwerwiegenden Vorfällen in Bezug auf Menschenrechte angefallen.

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Wir wollen unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer Lieferkette gerecht werden.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns betrachtet. Aufgrund der Komplexität der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette besteht eine gewisse Intransparenz über tatsächliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Daher wurden der Bewertung dieser Auswirkungen konservative Annahmen zugrunde gelegt. Detaillierte Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse".

Die Wesentlichkeitsanalyse ergab, dass Arbeitskräfte von direkten und indirekten Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wesentlich durch positive und negative Auswirkungen betroffen sind, beziehungsweise sein können. Dies gilt insbesondere für Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Als Lieferanten zählen auch Joint Ventures, die gleichzeitig als Lieferanten agieren.

Unter Lieferanten der vorgelagerten Wertschöpfungskette fallen zum Beispiel Produzenten von Bauteilen für die Automobilproduktion, Maschinen, Werkzeugen und Ausrüstung, aber auch Rohstoffproduzenten. Als Lieferanten der nachgelagerten Wertschöpfungskette sind beispielsweise Recyclingdienstleiser einzuordnen. Ebenfalls berücksichtigt werden Lieferanten, die im Produktentstehungsprozess nicht eindeutig der vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet werden können. Darunter fallen zum Beispiel IT-Services, Bauunternehmen, Kantinen- und Reinigungsdienstleister.

Im Rahmen des Managamentkonzepts Responsible Supply Chain Systems (ReSC-System) und den darin verankerten Maßnahmen, wie dem Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) und dem Human Rights Focus System (HRFS), sowie verschiedener Audits bei Lieferanten, hat der Volkswagen Konzern ein Verständnis dafür entwickelt, inwiefern Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen und Arbeitskräfte, die in einem bestimmten Umfeld arbeiten, beziehungsweise bestimmte Tätigkeiten ausführen, stärker von Auswirkungen betroffen sein können. In Einzelfällen zählen dazu beispielsweise junge Arbeitskräfte und Wanderarbeiter. Diese Erkenntnisse sind in die Wesentlichkeitsanalyse eingeflossen.

Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermittelt, wobei die Auswirkung im näheren Geschäftsumfeld, zum Beispiel bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, höher eingeschätzt wird. Die positive Auswirkung kann bereits in Form von besseren Arbeits-

bedingungen sichtbar sein und begründet sich auf der Weitergabe der Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns, anlassbezogenen beziehungsweise risikobasierten Kontrollen sowie weiteren Maßnahmen.

Die positive Auswirkung entsteht beispielsweise durch die Verwendung des Code of Conduct für Geschäftspartner, der unter anderem die Arbeitsbedingungen in den Fokus rückt und sicherstellen soll, dass relevante Nachhaltigkeitsaspekte bei direkten Lieferanten berücksichtigt werden. Die Arbeitskräfte können dadurch von verbesserten Arbeitsbedingungen, wie der Einhaltung von Arbeitssicherheitsvorgaben und Gesundheitsschutz, profitieren.

Über den Code of Conduct für Geschäftspartner hinaus existieren Projekte wie Cobalt for Development, bei dem Arbeitskräfte, darunter auch artisanale Kleinbergbauern, in der Region des Rohstoffabbaus in der Demokratischen Republik Kongo unterstützt werden. Die Arbeitsbedingungen können unter anderem durch Schulungen zu Arbeitsschutz und Gesundheit sowie durch die Bereitstellung von Arbeitsschutzkleidung verbessert werden. Auch Arbeitskräfte, wie Kleinbauern, die in der Kautschukverarbeitung in Indonesien tätig sind, sind im Besonderem von der positiven Auswirkung betroffen. Durch Schulungen können die Kleinbauern befähigt werden, sich einen angemessenen Lebensunterhalt zu sichern, indem sie effiziente Wege zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Qualität und Anbaumethoden erlernen.

Weiterhin hat der Volkswagen Konzern über die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung für Lieferanten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert, die über einen mittelfristigen Zeithorizont wirken kann. In Einzelfällen kam es dazu, dass direkte Lieferanten sich nicht an die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner gehalten haben. Dies kann sich in Form unzureichender Maßnahmen zur Arbeitssicherheit, unsicheren Arbeitsbedingungen und niedrigen Löhnen ausdrücken.

Die folgenden Beispiele beschreiben zwei Regionen beziehungsweise Branchen, die von dieser Auswirkung besonders betroffen sind. Im Rahmen von Sozial-Standard-Audits wurde identifiziert, dass exzessive Überstunden insbesondere im Beschaffungsmarkt China häufig und weitverbreitet auftreten. Zudem wurde durch eine interne Analyse ein hohes Risiko in der Logistikbranche identifiziert, Anforderungen des Volkswagen Konzerns zu Arbeits- und Gesundheitsschutz nicht ausreichend einzuhalten.

Auswirkung im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern hat über die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Gleichbehandlung und Chancengleichheit von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermittelt. Die Einhaltung und Weitergabe von Nachhaltigkeitsanforderungen durch Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und die Durchführung risikobasierter und anlassbezogener Lieferantenaudits zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen können dazu beitragen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit zu fördern. Für die Arbeitskräfte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette kann diese Auswirkung in Form von diskriminierungsfreier Entlohnung spürbar werden.

Auswirkungen im Bereich Sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse in Einzelfällen eine tatsächliche positive Auswirkung auf potenziell von Kinder- und Zwangsarbeit betroffene Gruppen und die Einhaltung sonstiger arbeitsbezogener Rechte, in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Dadurch werden die Rechte von Rechteinhabenden gestärkt, um beispielsweise Kinder- und Zwangsarbeit zu vermeiden. Maßnahmen, die dazu beitragen, sind zum Beispiel die Einhaltung und Weitergabe von Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner und die Durchführung risikobasierter und anlassbezogener Lieferantenaudits zur Einhaltung der Anforderungen. Hierdurch wird die Einhaltung sonstiger arbeitsbezogener Rechte vor allem bei direkten Lieferanten gefördert. Weiterhin werden im Rahmen eines Projekts im Glimmerabbau alternative Einkommensquellen für Eltern geschaffen, sodass Familien genügend Einkommen generieren können und Kinder nicht arbeiten müssen, sondern zur Schule gehen können.

Außerdem hat die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche negative Auswirkung in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ergeben. Diese entsteht, wenn Lieferanten sich in Einzelfällen nicht an die Vorgaben

aus dem Code of Conduct für Geschäftspartner halten. Hierbei stehen unter anderem Batterielieferketten im Fokus, da hier Menschenrechtsverletzungen wie zum Beispiel Kinder- oder Zwangsarbeit auftreten können.

Finanzielles Risiko der Arbeitsverhältnisse in der Wertschöpfungskette

In der Wesentlichkeitsanalyse wurde das wesentliche mittelfristige finanzielle Risiko der unzureichenden Berücksichtigung von Menschenrechten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns identifiziert. In besonderem Maße hat dies Einfluss auf die Arbeitsverhältnisse in der Wertschöpfungskette. Das Risiko resultiert aus der Möglichkeit, dass die Einhaltung der Menschenrechte in der Wertschöpfungskette unzureichend berücksichtigt wird. Ein mögliches Risiko ist das Vorkommen von Kinderarbeit in den Batterielieferketten. Als Folge kann es zu Verstößen gegen geltendes Recht oder damit zusammenhängenden Meldeverfahren kommen und in möglichen Straf- beziehungsweise Kompensationszahlungen für den Volkswagen Konzern münden. Eine weitere mögliche Konsequenz ist die Einschränkung des Marktzugangs (Einfuhrstopps), was in Volumenverlusten resultieren kann. Ein nachträgliches Aufdecken von Verstößen kann zudem zu Rückrufen und erheblichen Nacharbeitsaufwänden für bereits gelieferte Fahrzeuge führen. Zusätzlich sind Reputationsschäden zu erwarten.

Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen und das finanzielle Risiko haben Einfluss auf die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet findet das Thema Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ Berücksichtigung. Dabei steht die Gestaltung von verantwortungsvollen und nachhaltigen Lieferketten im Fokus. Im Bereich Beschaffung haben wir bereits eine umfangreiche Überarbeitung des Strategieprogramms gestartet, das unter anderem auf die Stärkung der Nachhaltigkeit und die Umsetzung der regenerate+ abzielt.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf die negativen Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen und Sonstige arbeitsbezogene Rechte. Hier wirken unter anderem präventive Maßnahmen des ReSC-System wie die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner, das Sustainability Rating (S-Rating), Schulungen für Lieferanten, das HRFS sowie Maßnahmen zur Mitigation und Abhilfe, wie beispielsweise der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) und Lieferantenaudits. Mit diesen Maßnahmen wird ebenfalls das Risiko im Bereich der sonstigen arbeitsbezogenen Rechte adressiert. Diese Maßnahmen gelten für direkte Lieferanten und teilweise für indirekte Lieferanten, wie auch in der Grafik zum ReSC-System unter „Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ abgebildet.

Um negative Auswirkungen auch in der tiefergelagerten Lieferkette (indirekte Lieferanten) adressieren zu können, hat der Volkswagen Konzern 18 Hochrisikorohstoffe identifiziert. Dazu wurde ein Managementsystem, das RMDDMS, aufgebaut, mit Hilfe dessen Nachhaltigkeitsrisiken identifiziert und entsprechende Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden, sowie Transparenz in relevanten Lieferketten geschaffen wird.

Die Maßnahmen können dazu führen, dass Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte, wie Arbeitszeiten, angemessene Löhne und Arbeitssicherheit, verhindert werden. Dies führt dazu, dass Arbeitskräfte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette in ihren Rechten gestärkt werden und bei Nichteinhaltung auch Abhilfe einfordern können.

Durch die genannten Maßnahmen kann der Volkswagen Konzern auch die positiven Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte fördern. Weitere Bestandteile der Maßnahmen, die sich positiv auswirken können, sind Projekte und die Zusammenarbeit in Multi-Stakeholder-Initiativen, wie zum Beispiel dem NAP Branchendialog und der Responsible Business Alliance (RBA), das HRFS-Fokusthema Existenzsichernde Löhne und die Arbeitsgruppen des Branchendialogs. Eine ausführliche Darstellung und Erläuterung aller Maßnahmen in diesem Handlungsbereich befinden sich unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“.

MANAGEMENTKONZEPT: ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Die Achtung von Menschenrechten ist für den Volkswagen Konzern ein zentrales Anliegen. Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften nur durch ethisches und integres Handeln möglich ist. Im Rahmen unserer unternehmerischen Tätigkeit bekennen wir uns umfassend zur Menschenrechtsverantwortung.

Um den menschen- und umweltrechtlichen Verpflichtungen speziell in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gerecht zu werden, hat der Volkswagen Konzern das Managementkonzept ReSC-System in der Beschaffung entwickelt. Dieses setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung ein und damit auch vor der konkreten Verhandlung von Lieferzeiten und Einkaufspreisen. Die Umsetzung der darin verankerten Sorgfaltspflichten erstreckt sich auf die direkten Lieferanten des Volkswagen Konzerns in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette.[3] Anlass- und risikobezogen werden auch indirekte Lieferanten einbezogen.

Ziel des Managementkonzepts ist es, aufbauend auf einer Risikoanalyse, potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Es soll außerdem helfen, Verstöße zu identifizieren als auch zu beenden und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern.

Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, auf tatsächliche negative Auswirkungen auf die oben genannten Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte (Kinderarbeit, Zwangsarbeit, angemessene Unterbringung und Wasser- und Sanitäreinrichtungen) von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zu reagieren. Hierdurch soll gleichzeitig das finanzielle Risiko der Volkswagen AG, welches durch tatsächliche negative Auswirkungen auf arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette bedingt wird, reduziert werden.

Weiterhin sollen positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, sonstige arbeitsbezogene Rechte und Gleichbehandlung und Chancengleichheit (Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung sowie Vielfalt) von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette erzielt werden.

Das ReSC-System beinhaltet die folgenden aufeinander aufbauenden Elemente:

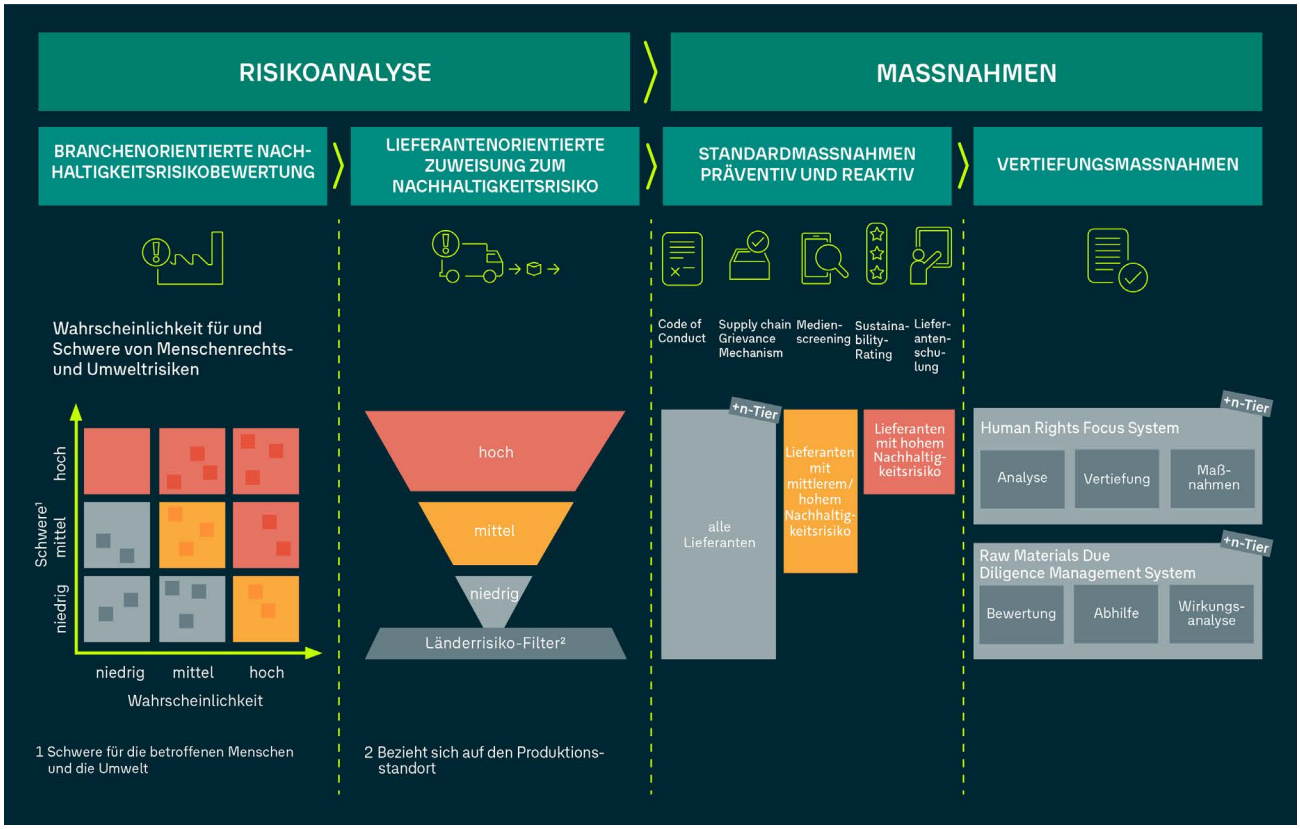
Risikoanalyse: Eine regelmäßige Risikoanalyse dient dazu, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte auf Lieferantenebene zu ermitteln. Die Prozesse zur Risikoanalyse stellen den ersten Schritt des ReSC-Systems dar. Basierend auf der ermittelten Risikoklasse für bestimmte Geschäftsmodelle und Länder wird den Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten potenziellen negativen Auswirkungen zugeordnet, um vergabefähig zu sein. Eine detaillierte Beschreibung der Risikoanalyse erfolgt unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

Standardmaßnahmen: Zu diesen präventiven, wie reaktiven Maßnahmen gehören die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte Lieferanten, der SCGM, das Medienscreening, das S-Rating sowie die Qualifizierung von Lieferanten und Beschäftigten.

Vertiefungsmaßnahmen: Diese umfassen das HRFS, das RMDDMS und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

[3] Hierzu zählen Joint Ventures, die gleichzeitig als Lieferanten des Volkswagen Konzerns agieren. Weiterhin zählen darunter Leiharbeitsfirmen und Selbstständige, sofern die Beauftragung im Rahmen der Prozesse der „Konzern Beschaffung" erfolgt. Zu Lieferanten in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zählen beispielsweise Recyclingunternehmen. Händler und Kundinnen und Kunden sind jedoch nicht inbegriffen und werden nicht durch das ReSC-System abgedeckt.

Responsible Supply Chain System (ReSC-System)



Der Volkswagen Konzern achtet und fördert weltweit die geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte als fundamentale und allgemeingültige Vorgaben. Jegliche Form von Kinder- und Zwangsarbeit sowie moderner Sklaverei und Menschenhandel wird im Konzern abgelehnt. Aufgrund dessen sind die Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf zentrale Menschenrechte im Code of Conduct für Geschäftspartner formuliert worden. In diesem sind unter anderem auch Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards enthalten sowie die Verpflichtung zur Einhaltung von Arbeits-, Gesundheits- und Brandschutzgesetzen und Einhaltung der Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) in ihrer jeweils gültigen Fassung, insbesondere der Grundrechte bei der Arbeit einschließlich Bestimmungen zu prekären Beschäftigungsverhältnissen. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzugeben, verpflichtet der Volkswagen Konzern seine Lieferanten, diese Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzureichen.

Die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner basieren unter anderem auf den Leitsätzen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD-Leitsätze) für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, den Zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und dem OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflichten zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten. Grundlage des Code of Conduct sind jedoch nicht nur internationale Standards, sondern auch Ziele, Regeln und Richtlinien des Volkswagen Konzerns.

Anlassbezogen wird überprüft, ob der Code of Conduct für Geschäftspartner mit den aufgeführten internationalen Standards und Rahmenwerken im Einklang steht. Falls notwendig, werden entsprechende Anpassungen vorgenommen. Die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte Lieferanten ist als Standardmaßnahme im ReSC-System integriert. Somit sind auch entsprechende Grundsätze im Rahmen des Managementkonzepts verankert.

Unseres Erachtens ist ein kontinuierlicher Dialog zwischen den Stakeholdern und dem Volkswagen Konzern zu Grundsätzen und Umsetzungsfragen wichtig. Für Unternehmen ist es oft herausfordernd, konkrete und objektive Informationen zu erhalten, die eine umfassende Einschätzung menschenrechtsrelevanter Situationen ermöglichen. Um weitere Fortschritte zu erreichen, suchen wir daher die Kooperation und den Dialog mit relevanten nationalen und internationalen Akteuren, zum Beispiel über Multi-Stakeholder-Initiativen. Außerdem stehen wir auch kontinuierlich im Austausch mit internen Stakeholdern, wie dem Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit[4], wenn es zum Beispiel um die Weiterentwicklung, Anpassung oder Prüfung der Methodik zur Nachhaltigkeitsbewertung von Lieferanten oder des ReSC-Systems geht. Darüber hinaus fließen Informationen aus Branchen- und Lieferketteninitiativen sowie international anerkannte Standards und Normen in die kontinuierliche Weiterentwicklung ein und finden bei der Ausgestaltung der Sorgfaltspflichten Berücksichtigung. So wurden auch bei der Entwicklung des ReSC-Systems Perspektiven von Stakeholdern berücksichtigt, beispielsweise durch die Auswertung von externen Studien. Branchen- und Multi-Stakeholder-Initiativen, durch die die Ansichten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette berücksichtigt werden, sind exemplarisch unter „Verfahren: Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette" beschrieben.

Im Kontext des ReSC-Systems sind zudem Prozesse definiert, die Abhilfe für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ermöglichen sollen, die von tatsächlichen negativen Auswirkungen betroffen sind.

Um Hinweise auf Risiken oder Verstöße systematisch zu bearbeiten, wurde der sogenannte Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) im Rahmen des ReSC-Systems implementiert. Dieser dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Ein Teil hiervon kann nach abgeschlossener Sachverhaltsermittlung und entsprechenden Feststellungen auch die Definition von (Abhilfe-) Maßnahmen sein. Der Mechanismus ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns zugänglich und für sämtliche potenziell betroffenen Stakeholder offen.

Zusätzlich werden im Rahmen des ReSC-Systems risikobasiert und anlassbezogen Vor-Ort-Überprüfungen bei Lieferanten durchgeführt. Werden Nachhaltigkeitsrisiken oder Verstöße festgestellt, wird in Abhängigkeit vom Gesamtergebnis des Audits ein Maßnahmenplan entwickelt und dessen Umsetzung nachgehalten. Detaillierte Informationen hierzu befinden sich unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

Mehr Informationen zu bestehenden Abhilfeprozessen und verfügbaren Beschwerdekanälen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette finden sich unter „Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle".

Im Berichtsjahr gab es Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) hinsichtlich der Arbeitskräfte von Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Diese können auch auf Hinweisen basieren, die im Vorjahr beim jeweiligen Aufklärungs-Office eingegangen sind, für die aber erst im Berichtsjahr eine Verletzung festgestellt wurde. Damit liegen auch Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen im Sinne der ESRS vor. Da sich das LkSG an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, an der Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die Verletzungen gegen Schutzgüter des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes insoweit Verstößen gegen diese Rahmenwerke entsprechen. Die Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des LkSG betreffen das Verbot der Zwangsarbeit und Sklaverei, das Verbot der Missachtung des Arbeitsschutzes, das Vorenthalten eines angemessenen Arbeitslohns, das Verbot der Missachtung der Koalitionsfreiheit und den Einsatz von Sicherheitskräften im Kontext von Menschenrechtsverletzungen.

Die Verantwortung für das übergeordnete Managementkonzept ist in dem zugehörigen Vorstandsressort verankert. Dabei trägt der Konzernvorstand Markengruppe Core die übergeordnete Verantwortung für die Konzernbeschaffung und somit auch für das ReSC-System. Zuständig für die operative Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen in den Lieferketten ist die Abteilung Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit der Volkswagen AG.

[4] Netzwerk der Nachhaltigkeitsvertretenden der Beschaffung aus ausgewählten Gesellschaften zum regelmäßigen thematischen Austausch und zur strategischen Weiterentwicklung des ReSC-Systems

Das ReSC-System wird durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit und in Abstimmung mit den Mitgliedern des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit sowie der Group Compliance und Group Legal überprüft, und es werden Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Die Umsetzung des Managementkonzepts ist verbindlich und für kontrollierte Gesellschaften des Konzerns in einer Konzernrichtlinie verankert. Die Umsetzung des ReSC-Systems in lokale Richtlinien wird jährlich stichprobenartig bei den Gesellschaften abgefragt.

Die für die Implementierung des ReSC-Systems notwendigen Strukturen und Prozesse sind in Konzernrichtlinien und Prozessunterlagen festgehalten. Diese sind intern für diejenigen verfügbar, die für die Umsetzung des ReSC-Systems zuständig sind. Relevante Informationen sowie der Code of Conduct für Geschäftspartner werden außerdem öffentlich für potenziell betroffene Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette unter anderem in Form von externen Berichterstattungsformaten zugänglich gemacht.

VERFAHREN: EINBEZIEHUNG VON ARBEITSKRÄFTEN IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Bei der Erfüllung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns werden durch unterschiedliche Formate die Perspektiven von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette einbezogen, um wesentlichen negativen und positiven Auswirkungen geeignet begegnen zu können. Die übergeordnete operative Verantwortung für die Durchführung der Formate und die Integration der Erkenntnisse in das Unternehmenskonzept trägt die Leitung Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit.[5]

Austauschformate mit Vertretenden von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Multi-Stakeholder-Initiativen und Vor-Ort-Projekte: Durch die Teilnahme an Multi-Stakeholder-Initiativen und Vor-Ort-Projekten erhält der Volkswagen Konzern Einblicke in die Sichtweisen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Der Volkswagen Konzern ist beispielsweise Mitglied in der Initiative Nationaler Aktionsplan (NAP) Branchendialog Automobilindustrie und der Responsible Mica Initiative (RMI) sowie ein Projektpartner von Cobalt for Development und Responsible Lithium Partnership. In regelmäßigen Arbeitsgruppentreffen arbeitet der Volkswagen Konzern gemeinsam mit anderen Mitgliedern und Partnern, darunter Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wie NGOs oder Gewerkschaftsverbänden, an Themen wie Auditstandards und Maßnahmenkatalogen zur verbesserten Umsetzung von Sorgfaltspflichten und verbesserten Arbeits- und Lebensbedingungen. Die Ergebnisse finden im Rahmen des ReSC-Systems Berücksichtigung. Somit fließen die Perspektiven der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette je nach Initiative in unterschiedlicher Form in die Phasen der Risikoanalyse und Maßnahmenentwicklung in den Sorgfaltspflichtenprozess des Volkswagen Konzerns ein. Bei der Initiative Cobalt for Development wird die Wirksamkeit durch regelmäßige Dialoge überprüft.

Externe Veranstaltungen: Der Volkswagen Konzern ist Mitglied im UN Global Compact (UNGC). Im Rahmen dessen nahmen Vertretende des Konzerns im Jahr 2024 an der Konferenz „Roundtable Existenzsichernde Löhne – Verantwortungsvolle Einkaufspraktiken entlang der Lieferkette umsetzen" teil, bei der Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wie NGOs, Gewerkschaftsvertretende und die "Asia Floor Wage Alliance" durch Vorträge und Dialogformate die Perspektiven der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette einbrachten. Im Berichtsjahr nahm der Volkswagen Konzern zusätzlich an der von der NGO Südwind initiierten Fachkonferenz "Sorgfaltspflichten im Transportbereich — Wege zur Umsetzung" teil. In diesem Format wurden mit Unternehmensvertretenden, Gewerkschaften und dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) Lösungsansätze zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen diskutiert. Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

[5] Die übergeordnete operative Verantwortung für die Teilnahme an der Responsible Mica Initiative (RMI) und die Integration der Erkenntnisse in das Unternehmenskonzept trägt der Vice President Procurement Strategy, Capacity and Process Management der Porsche AG.

Austauschformate mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Im Folgenden finden sich wesentliche Beispiele zu Austauschformaten mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wieder:

CASCADE Projekt: Seit 2021 übernimmt die Porsche AG im Rahmen des RMDDMS die Koordination und die Umsetzung des Projekts CASCADE zum Aufbau von Kapazitäten in der Provinz Jambi in Zentral-Sumatra (Indonesien) das gemeinsam mit dem globalen Reifenhersteller Michelin initiiert wurde. In Zusammenarbeit mit lokalen NGOs und Kautschukverarbeitungsbetrieben werden Maßnahmen entwickelt und implementiert, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Anwendung ökologischer und sozialer Praktiken zu fördern. Die Sichtweisen der Arbeitskräfte flossen zudem durch eine initiale Risikoanalyse ein. Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit wird überprüft, indem die Perspektiven von betroffenen Bauern durch Interviews und Fragebögen eingeholt werden. Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

Auditformate: Mit Hilfe von Lieferantenaudits werden die Ansichten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette in Form von Befragungen (Interviews) direkt in die Erfüllung der Sorgfaltspflichten einbezogen. Zum Schutz der Arbeitskräfte der Lieferanten werden diese nach dem Zufallsprinzip ausgewählt, und die Auswertungen werden anonymisiert behandelt. Die Befragungen der Arbeitskräfte von Lieferanten dienen dazu, Verstöße oder Risiken im Rahmen des Audits zu identifizieren. Auf Basis der festgestellten Abweichungen im Audit wird ein Maßnahmenplan entwickelt. Da die Interviewergebnisse direkten Einfluss auf die Maßnahmenpläne haben können, werden die Befragungen der Arbeitskräfte als wirksame Vorgehensweise angesehen, um die Ansichten der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu berücksichtigen.

Erkenntnisse aus den Audits fließen auch in die Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems, der Risikoanalyse und in die Entwicklung geeigneter Maßnahmen ein. Zu den Auditformaten zählen beispielsweise der RSCI-Auditstandard der Responsible Supply Chain Initiative e. V. (RSCI) und Volkswagen spezifische Standards wie VOC-Audits (S-Rating), der Sozial-Standard-Audits, die vor allem im Rahmen des HRFS Anwendung findet, und Rohstoffaudits. Weitere Informationen dazu finden sich unter „Verfahren: Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette".

Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM): Volkswagen hat zusätzlich ein Verfahren etabliert, welches es Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (einschließlich vulnerabler Gruppen) ermöglicht, ihre Interessen und Probleme jederzeit zu melden. Der Mechanismus ist für alle potenziell betroffenen Stakeholder wie Arbeitskräfte von Lieferanten sowie deren Vertretende wie Gewerkschaften oder zivilgesellschaftliche Akteure, NGOs oder Vertretende von Gemeinden in der Nähe der Produktionsstandorte offen. Der SCGM dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns und ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems zugänglich. Werden Risiken oder Verstöße identifiziert, werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Arbeitsgruppen im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen (beispielsweise der Initiative Drive Sustainability) sowie auch fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen befassen sich mit der Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen im Allgemeinen. Durch das Mitwirken an den Arbeitsgruppen können die Expertinnen und Experten des Supply-Chain-Grievance-Mechanism-Teams potenzielle Optimierungsbedarfe für selbigen identifizieren. Dabei werden teilweise auch relevante Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette als Dialogpartner eingebunden. Mehr Informationen zu bestehenden Abhilfeprozessen und verfügbaren Beschwerdekanälen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette finden sich unter „Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle".

VERFAHREN: ABHILFE UND BESCHWERDEKANÄLE

Das Hinweisgebersystem dient als zentrales Beschwerdeverfahren für den Volkswagen Konzern. Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Die Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns werden im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" ausführlich beschrieben.

Hinweise auf mögliche Regelverletzungen (dazu zählen unter anderem Verletzungen gegen geltendes Recht oder auch unternehmenseigene Verhaltensgrundsätze) im eigenen Geschäftsbereich und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, einschließlich schwerwiegender Risiken und Menschenrechts- und Umweltverletzungen, können Beschäftigte, Geschäftspartner und deren Arbeitskräfte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte jederzeit über die Kanäle des Hinweisgebersystems melden – auf Wunsch auch anonym.

Mögliche Meldekanäle und weiterführende Informationen zum Hinweisgebersystem, beispielsweise der Verfahrensordnung, sind auf der Website des Volkswagen Konzerns öffentlich zugänglich. Darüber hinaus werden Informationen zum Hinweisgebersystem den Geschäftspartnern durch den Code of Conduct für Geschäftspartner bereitgestellt. Die Geschäftspartner werden hierbei von uns verpflichtet, den ungehinderten Zugang zu dem vom Volkswagen Konzern eingerichteten Hinweisgebersystem zu ermöglichen und entsprechende Aufforderungen an die eigenen Zuliefernden weiterzugeben.

Neben diesem vom Volkswagen Konzern selbst betriebenen Beschwerdekanal sind außerdem externe Beschwerdemechanismen verfügbar. Diese werden im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" beschrieben.

Ansätze und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Nach Eingang einer Beschwerde über die vom Hinweisgebersystem betreuten Meldekanäle wird diese zunächst dokumentiert. Betrifft die Beschwerde einen Sachverhalt ohne Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich, leitet das Hinweisgebersystem die Beschwerde unverzüglich an die jeweils zuständige Stelle innerhalb des Konzerns weiter, die thematisch für die Bearbeitung der Beschwerde zuständig ist.

Potenzielle Menschenrechts- und Umweltverletzungen beziehungsweise -risiken oder Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte und indirekte Lieferanten werden durch das Zentrale Aufklärungs-Office des Hinweisgebersystems zur weiteren Untersuchung an den SCGM weitergeleitet. In einem internen IT-System werden die Hinweise angelegt und deren Fallbearbeitung dokumentiert.

Die Bearbeitung der Hinweise im Rahmen des SCGM bis zu ihrem Abschluss ist in einem verbindlichen Prozesshandbuch einheitlich beschrieben, wird vom Konzern gesteuert und gemeinsam mit den Gesellschaften in den jeweiligen Regionen des Volkswagen Konzerns umgesetzt. Identifizierte Verstöße werden nach ihrer Schwere gemäß Prozess kategorisiert. Je nach Kategorisierung des Verstoßes werden daraufhin entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Werden Risiken bei indirekten Lieferanten identifiziert, werden ebenfalls Maßnahmen eingeleitet, zum Beispiel ein Audit, um mögliche Verstöße zu identifizieren. Dies setzt die Mithilfe des direkten Lieferanten voraus, mit dem eine Vertragsbeziehung besteht. Bei schweren Verstößen ist eine vorübergehende Sperrung von Lieferanten für neue Vergaben oder auch die Beendigung der Geschäftsbeziehung möglich.

Die Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen wird punktuell fallabhängig überprüft. Werden beispielsweise Maßnahmen gemeinsam mit dem Lieferanten definiert, so werden diese protokolliert und allen Beteiligten zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich wird nach angemessener Zeit die Wirksamkeit und Einhaltung der Vereinbarung durch eine Abfrage nach Umsetzung der Maßnahmen überprüft. Ein weiteres Beispiel ist die Befragung von Arbeitskräften von Lieferanten, nachdem der Fall abgeschlossen wurde. Dies kann unter anderem im Rahmen eines Re-Audits geschehen.

Die im Rahmen von Audits identifizierten Verstöße oder Risiken werden nicht als Fälle im Rahmen des SCGM eröffnet. Werden Nachhaltigkeitsrisiken oder Verstöße im Rahmen von Audits festgestellt, wird in Abhängigkeit vom Gesamtergebnis oder den festgestellten Risiken oder Verstößen des Audits ein Maßnahmenplan entwickelt und dessen Umsetzung nachgehalten. Die nachgewiesene Umsetzung der Maßnahmen ist hierbei Grundvoraussetzung, um ein positives S-Rating zu erhalten und somit vergabefähig zu sein. Detaillierte Informationen dazu finden sich unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

Wirksamkeitsprüfung und Vertrauen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in die Verfahren

Das Hinweisgebersystem wird auf seine Wirksamkeit überprüft. Weitere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte". Darüber hinaus befassen sich Arbeitsgruppen im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen (beispielsweise der Initiative Drive Sustainability) und fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen mit der Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen im Allgemeinen. Dabei werden teilweise auch relevante Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette als Dialogpartner eingebunden. Erkenntnisse aus den Arbeitsgruppen können Expertinnen und Experten des SCGM helfen, potenzielle Optimierungsbedarfe des SCGM zu identifizieren.

Gegenwärtig gibt es keine Maßnahmen, die darauf abzielen zu analysieren, ob die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette die Strukturen und Verfahren des SCGM kennen und ihnen vertrauen.

Die öffentlich zugängliche Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus des Volkswagen Konzerns hält fest, dass hinweisgebende beziehungsweise beschwerdeführende Personen, die nach bestem Wissen und Gewissen an Untersuchungen mitwirken, durch den Volkswagen Konzern bestmöglich, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, vor Diskriminierung und Repressalien geschützt werden. Zudem soll die Möglichkeit einer anonymen Meldung zum Schutz der beschwerdeführenden Person beitragen. Auch die Bearbeitung der Hinweise und der Austausch bei eventuellen Rückfragen erfolgten auf Wunsch anonym.

MAßNAHMEN: ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

In diesem Abschnitt finden sich die im ESRS 1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte wieder, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich identifiziert wurden. Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zählen dazu Arbeitszeit, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit einschließlich der Existenz von Betriebsräten, Tarifverhandlungen sowie Gesundheitsschutz und Sicherheit. In Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle sind sowohl die Themen Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung als auch Vielfalt wesentliche Aspekte. Weiterhin wird Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte genommen, wobei die Themen Kinderarbeit, Zwangsarbeit, angemessene Unterbringung sowie Wasser- und Sanitäreinrichtungen berücksichtigt werden.

Responsible Supply Chain System

Die Lieferkette des Volkswagen Konzerns ist aufgrund der Diversität seiner Produkte äußerst komplex, global weit verzweigt und einem ständigen Wandel unterworfen. Sie erstreckt sich über mehr als 66.000 Lieferantenstandorte in 95 Ländern weltweit. Dabei können die Aktivitäten potenziell negative Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Menschen in der Lieferkette haben. Gleichzeitig bieten sich aufgrund der Größe des Volkswagen Konzerns im Markt auch Möglichkeiten, ökologische und soziale Verbesserungen in den Ländern und an den Standorten der Lieferanten zu erreichen.

Für die Kennzahl „Länder, in denen der Volkswagen Konzern direkte Lieferanten hat" werden alle direkten Lieferanten des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr von den Konzerngesellschaften an das Data Warehouse der Beschaffung gemeldet wurden. Ein Lieferantenstandort steht jeweils für den Standort eines direkten Lieferanten.

Im Rahmen des ReSC-Systems hat der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 2024 Standard- und Vertiefungsmaßnahmen ergriffen, um wesentliche potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte von direkten und indirekten Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu minimieren und abzustellen. Darüber hinaus wurden Maßnahmen umgesetzt, um positive Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu erzielen und das wesentliche finanzielle Risiko zu steuern. Dieses ergibt sich für den Volkswagen Konzern, wenn tatsächliche negative Auswirkungen auf sonstige arbeitsbezogene Rechte wie Kinder- oder Zwangsarbeit eintreten. Die Standardmaßnahmen werden hinsichtlich aller direkten und teilweise auch indirekten Lieferanten ergriffen. Vertiefungsmaßnahmen betrachten Hochrisikothemen und Rohstoffe und adressieren damit negative und positive Auswirkungen, die auch insbesondere in der tieferen Lieferkette auftreten. Die Erkenntnisse aus der Arbeit an Vertiefungsmaßnahmen kann auch die Anpassung von Standardmaßnahmen für direkte Lieferanten zur Folge haben.

Maßnahmen, die zur Steuerung der tatsächlichen negativen Auswirkung auf sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften eingesetzt werden, können auch zur Minimierung des identifizierten finanziellen Risikos beitragen. Es besteht die Möglichkeit, das finanzielle Risiko, welches durch mögliche Reputationsschäden oder Strafzahlungen bei Gesetzesverstößen entsteht, durch die Steuerung dieser Auswirkungen zu reduzieren. Bei der Bewertung des finanziellen Risikos wurden externe Entwicklungen, beispielsweise lokale Gesetzgebungen wie das LkSG, berücksichtigt. Das Risiko wird im Rahmen des Internen Kontrollsystems des Volkswagen Konzerns überwacht.

Die internen Funktionen, die an der Umsetzung der Maßnahmen des ReSC-Systems beteiligt sind, umfassen insbesondere die „Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit" und Nachhaltigkeitsvertretende der Beschaffung aus ausgewählten Gesellschaften (Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit). Im Rahmen des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit sind über 140 Expertinnen und Experten weltweit eingebunden.

Für die Kennzahl „Experten des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit" werden alle Arbeitskräfte berücksichtigt, die in einem regelmäßigen Austauschformat zwischen den Konzerngesellschaften mit eingebunden sind.

Risikoanalyse zur Ermittlung erforderlicher und angemessener Maßnahmen

Die regelmäßige Risikoanalyse im Rahmen des ReSC-System dient dazu, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte bei einem spezifischen Lieferanten zu ermitteln. Die Prozesse zur Risikoanalyse stellen den ersten Schritt des ReSC-Systems dar. Die Analyse erfolgt auf Basis der Geschäftsmodelle des Lieferanten und berücksichtigt externe sowie interne Daten zu Menschenrechts- und Umweltrisiken. Basierend auf der Bewertung dieser Risiken bekommt jeder Lieferant ein geringes, mittleres oder hohes Nachhaltigkeitsrisiko zugeordnet. Dieser Indikator dient zur Orientierung, um abzuschätzen, zu welchem Grad die identifizierten Auswirkungen auf Arbeitskräfte bei dem jeweiligen Lieferanten auftreten können. Für Lieferanten mit einem geringen Nachhaltigkeitsrisiko wird zusätzlich ein Länderrisikoscore herangezogen. Liegt ein erhöhtes Länderrisiko für den Produktionsstandort des Lieferanten vor, so wird er in den mittleren Risikobereich hochgestuft. Basierend auf der ermittelten Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten Auswirkungen zugeordnet. Lieferanten mit einer hohen Risikoeinstufung durchlaufen beispielsweise den S-Rating-Prozess, wobei Lieferanten ab einer mittleren Risikoeinstufung im Rahmen des Medienscreenings berücksichtigt werden. Unabhängig von der Risikoeinstufung des Lieferanten gelten weitere Maßnahmen wie die Kenntnisnahme des Code of Conduct für Geschäftspartner und des SCGM. Die Beschreibung der Maßnahmen erfolgt im Folgendem.

Standardmaßnahmen als Fundament des Responsible Supply Chain Systems

Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner

Vor der Abgabe eines Angebots müssen direkte Lieferanten grundsätzlich bestätigen, dass sie die Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner zur Kenntnis nehmen. Diese Zustimmung müssen sie nach dem Ablauf einer Frist von zwölf Monaten bei erneuter Angebotsabgabe aktualisieren. Darüber hinaus ist der Code of Conduct für Geschäftspartner bei Vergabe grundsätzlich Vertragsbestandteil. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, verpflichten wir die Lieferanten, die Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben. Alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte zu Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstigen arbeitsbezogenen Rechten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sind in diesem verankert. Indem die Lieferanten bestätigen, entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten und an relevante Geschäftspartner weiterzugeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden. Hierdurch sollen potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen gemindert und gleichzeitig positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gefördert werden.

Supply Chain Grievance Mechanism

Der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) ist eine kontinuierliche Maßnahme und dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des SCGM werden erforderliche und fallspezifische Maßnahmen zur Abstellung von identifizierten Verstößen, in Abhängigkeit der Schwere und Art des Verstoßes, ermittelt. Durch diese Maßnahmen soll die Möglichkeit geschaffen werden, Arbeitskräfte von Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, die durch tatsächlich negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte betroffen waren, Abhilfe zu schaffen. Die Wirksamkeit des Mechanismus und von Abhilfemaßnahmen wird nachverfolgt. Weitere Informationen hierzu finden sich unter „Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle".

Im Berichtsjahr wurden 213 Hinweise auf Verstöße bearbeitet.

Für die Kennzahl „Hinweise aus dem Supply Chain Grievance Mechanism" werden alle Hinweise berücksichtigt, die im Berichtsjahr im System angelegt wurden. Eine Plausibilität der Hinweise ist zum Zeitpunkt dieses Prozessschritts noch nicht nachgewiesen.

Medienscreening

Es findet ein dauerhaftes und risikobasiertes Medienscreening von relevanten Lieferanten[6] über ein IT-Tool durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit statt. Werden mit dem IT-Tool Anhaltspunkte auf mögliche Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner durch Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert, werden diese geprüft und, sofern erforderlich, im SCGM bearbeitet. Durch das Medienscreening können potenzielle Verstöße identifiziert werden, auch wenn keine direkte Meldung im Rahmen des Hinweisgebersystems oder Feststellungen in Lieferantenaudits erfolgt. Hierdurch wird eine Bearbeitung dieser Fälle durch den SCGM und gegebenenfalls die Schaffung von Abhilfe ermöglicht. 2024 waren über 39.500 direkte Lieferanten Teil des Medienscreenings. Ihr Anteil am gesamten Beschaffungsvolumen lag im Berichtsjahr bei 89 %.

Die Kennzahl „direkte Lieferanten im Medienscreening" gibt die Gesamtanzahl aller direkten Lieferanten an, die im Berichtsjahr Bestandteil des Medienscreenings waren. Im Medienscreening werden Lieferanten berücksichtigt, die gemäß der Risikoanalyse eine hohe oder mittlere Risikoeinstufung erhalten haben. Detaillierte Informationen dazu erfolgen unter „Risikoanalyse zur Ermittlung erforderlicher und angemessener Maßnahmen". Die Messung der Kennzahl erfolgt mit Hilfe eines IT-Tools eines externen Dienstleisters. Die Kennzahl „Umsatzanteil direkter Lieferanten im Medienscreening am Gesamtbeschaffungsvolumen" gibt den prozentualen Anteil der direkten Lieferanten am Gesamteinkaufsvolumen an, die im Berichtsjahr im Medienscreening waren.

Sustainability Rating

Seit 2019 ist das Sustainability Rating (S-Rating) ein etablierter Prozess im Volkswagen Konzern. Durch dieses konzerneinheitliche Instrument wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko und entsprechender Unternehmensgröße überprüft. Mit Hilfe des S-Ratings soll die Integration verantwortungsvoller Unternehmenspraktiken bei direkten Lieferanten gefördert, Verbesserungspotentiale aufgezeigt und Anreize geschaffen werden, die Nachhaltigkeitsanforderungen zu erfüllen, um vergabefähig zu sein. Dieser Prozess soll potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette mindern beziehungsweise verhindern.

Das Ergebnis des S-Ratings wird in drei Rating-Kategorien aufgeteilt: Lieferanten mit einem A- oder B-Rating erfüllen die Anforderungen des Volkswagen Konzerns in ausreichendem Umfang, verfügen demnach über ein positives S-Rating, und sind somit vergabefähig. Erfüllt ein Lieferant die Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht (C-Rating), so ist er grundsätzlich nicht vergabefähig. Somit besteht ein direkter Anreiz für Lieferanten, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

[6] Die Relevanz eines Lieferanten für das Medienscreening ergibt sich unter anderem durch das Beschaffungsvolumen oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produkts beziehungsweise der Dienstleistung abgeleitet werden.

Die Überprüfung im Rahmen des S-Ratings erfolgt risikobasiert und anlassbezogen vor einer Neuvergabe über einen mehrstufigen Prozess. Lieferanten, die gemäß der Risikoanalyse, die die Bereiche Umwelt, Soziales und Integrität bewertet, eine hohe Risikoeinstufung erhalten haben, werden hierbei berücksichtigt. Detaillierte Informationen hierzu erfolgen unter „Risikoanalyse zur Ermittlung erforderlicher und angemessener Maßnahmen". Die Überprüfung des Grads der Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen gemäß des Code of Conduct für Geschäftspartner erfolgt über verschiedene Instrumente, wie einen standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung – den Self-Assessment-Questionnaire (SAQ) – sowie risikobasiert durch Audits. Der SAQ ist für alle Lieferantenstandorte im Anwendungsbereich des S-Ratings mit zehn oder mehr Arbeitskräften verpflichtend. Die Anzahl an direkten Lieferanten, die den SAQ abgeschlossen haben, lag im Jahr 2023 bei 14.953 und der Anteil davon an neuen Lieferanten[7] mit abgeschlossenem SAQ bei 26 %. Im Berichtsjahr 2024 schlossen 19.094 direkte Lieferanten den SAQ ab und der Anteil an neuen Lieferanten lag bei 20 %.

Lieferanten haben die Möglichkeit, ihr SAQ-Ergebnis zu verbessern, indem sie weitere Informationen zur Verfügung stellen. Im Jahr 2023 konnten so bei 9.357 direkten Lieferanten Verbesserungen auf Basis des SAQ festgehalten werden und im Jahr 2024 bei 8.093 direkten Lieferanten.

Zusätzlich wird die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten risikobasiert mit Hilfe von Audits bewertet. Bestehen Lieferanten diese Prüfung mit weniger als 100 %, erhalten sie Verbesserungsmaßnahmen. Ab einer Bewertung von unter 80 % werden diese Maßnahmen in einem Plan festgehalten. Dessen Umsetzung wird mit dem Lieferanten vereinbart und nachverfolgt. Je nach Maßnahme muss der Lieferant den Plan spätestens innerhalb von sechs Monaten umsetzen. Sofern der Lieferant ein Audit-Prüfungsergebnis von weniger als 60 % erhält, wird im Anschluss an den umgesetzten Maßnahmenplan ein erneutes Audit durchgeführt. Das Auditergebnis wirkt sich auf die S-Rating-Kategorie aus und kann in Konsequenz zu einem C-Rating führen. Mit einem C-Rating ist ein Lieferant grundsätzlich nicht mehr vergabefähig. Im Rahmen des S-Ratings wurden im Jahr 2023 weltweit 89 Audits und im Jahr 2024 85 Audits durchgeführt. Im Berichtsjahr wurden, wenn notwendig, Maßnahmen auf Lieferantenebene entsprechend des Prozesses eingeleitet.

Durch die Umsetzung von Korrekturmaßnahmen im Rahmen der S-Rating-Audits soll Abhilfe für diejenigen ermöglicht werden, die durch tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte in der Wertschöpfungskette betroffen waren. Hierdurch entsteht die Möglichkeit, gleichzeitig positive Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zu fördern, indem die Einhaltung der Auditanforderungen überprüft und, wenn notwendig, eingefordert wird.

Bis zum Ende des Berichtsjahres lagen 14.709 S-Ratings für Lieferanten vor. Von diesen Lieferanten verfügen 14.682 über ein positives S-Rating (A- und B-Rating).[8] 28 Lieferanten sind mit einem C bewertet und dadurch aktuell nicht vergabefähig. Ebenfalls nicht vergabefähig sind Lieferanten, die die Anforderungen zur Einhaltung der Nachhaltigkeitsstandards des Volkswagen Konzerns nicht erfüllen.

Die Kennzahl „direkte Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ" gibt die Anzahl der direkten Lieferanten an, bei denen der SAQ ausgefüllt und final bewertet wurde. Es werden abgeschlossene SAQs berücksichtigt, wenn diese bis zum Stichtag im Berichtsjahr dem Volkswagen Konzern vorliegen, unabhängig davon, ob diese im Berichtsjahr oder einem der Vorjahre abgeschlossen wurden. Die Kennzahl „Anteil der neuen Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ" berichtet den Anteil direkter Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ, die erstmalig im Berichtsjahr durch den SAQ bewertet wurden.

Die Kennzahl „Verbesserungen bei Lieferanten basierend auf SAQ" gibt die Anzahl der direkten Lieferanten an, die im Berichtsjahr ihren SAQ-Score durch erneutes Ausfüllen des Fragebogens um mindestens einen Punkt verbessert haben.

Die Kennzahl „Anzahl der durchgeführten Audits im Rahmen des S-Ratings" gibt die absolute Anzahl aller im Berichtsjahr durchgeführten Audits an, die durch den Prozess des S-Ratings angestoßen wurden.

[7] Direkte Lieferanten, die erstmalig im Berichtsjahr bewertet wurden.
[8] Methodikänderung: Erweiterung des Scopes der Kennzahl um B-Ratings im Vergleich zum Vorjahr.

Die Kennzahl „vorhandenes S-Rating für direkte Lieferanten" gibt die absolute Anzahl der direkten Lieferanten an, bei denen im Berichtsjahr ein S-Rating vorlag. Die Kennzahl „davon Lieferanten mit einem positiven S-Rating (A- und B-Rating)", berichtet den Anteil an Lieferanten, der ein A- oder B-Rating erzielt hat. Die Kennzahl „davon direkte Lieferanten mit C-Rating" gibt die absolute Anzahl an direkten Lieferanten mit einem C-Rating an.

Nachhaltigkeitsschulungen für Beschäftigte in der Beschaffung

Die kontinuierliche und systematische Weiterbildung der Beschäftigten in der Beschaffung ist ein zentraler Baustein der Strategie des Volkswagen Konzerns und essenziell für die Verbesserung der Nachhaltigkeit bei Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Für alle Beschäftigten der Beschaffung ist das Thema Nachhaltigkeit fester Bestandteil des Kompetenzprofils. Es ist erforderlich, dass definierte Beschäftigte in der Beschaffung in den entsprechenden Prozessen (beispielsweise S-Rating) geschult werden oder Einführungsschulungen zur menschenrechtlichen Sorgfalt erhalten. Die Beschäftigten sollen somit befähigt werden, Prozesse umzusetzen, deren Ziel es unter anderem ist, auch potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften der Lieferanten zu identifizieren und die Mitigation dieser potenziellen Auswirkungen bei den Lieferanten zu überprüfen. 2024 wurde die Qualifizierungsmaßnahmen mit Bezug zum Thema Nachhaltigkeit für die Beschäftigten der Beschaffung weltweit insgesamt 5.129 Mal wahrgenommen.

Die Kennzahl „Beschäftigte der Beschaffung, die an Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben" gibt die absolute Anzahl von Beschaffern des Volkswagen Konzerns an, die Schulungen mit Bezug auf Nachhaltigkeit vollständig absolviert haben.

Nachhaltigkeitsschulungen für Lieferanten

Um eine kontinuierliche Lieferantenentwicklung zu ermöglichen, führen wir mit den direkten Lieferanten themenspezifische Nachhaltigkeitsschulungen und -workshops an ausgewählten Standorten oder online durch und bieten webbasierte Schulungen an. Im Berichtsjahr wurden 9.818 Lieferanten entsprechend geschult. Seit 2021 steht auch eine vertiefende Menschenrechtsschulung für Lieferanten zur Verfügung. Bestandteil der Schulung sind unter anderem die gesetzlich geforderten Aspekte wie Schulungen zu Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder Diskriminierung. Seit 2023 wird die Schulung systematisch auf primär direkte Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko ausgerollt. Entsprechende Aktivitäten wurden im Jahr 2024 weiter vorangetrieben. Zusätzlich zu den Schulungen stellt der Volkswagen Konzern den aktuellen Lieferanten ein E-Learning-Modul zur Nachhaltigkeit in acht Sprachen zur Verfügung. Mit Hilfe der Schulungen sollen Lieferanten befähigt werden, entsprechende Kompetenzen zu entwickeln, um potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der eigenen Arbeitskräfte zu identifizieren, vorzubeugen, sie zu mindern beziehungsweise zu verhindern.

Die Kennzahl „direkte Lieferanten, die Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben" gibt die absolute Anzahl an Lieferanten an, die im Berichtsjahr 2024 an einer Schulung zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben. Hat ein Lieferant im Berichtsjahr an einer webbasierten oder Lieferantenschulung vor Ort teilgenommen und mindestens 50 % der Schulungszeit absolviert, wird er bei der Erhebung der Kennzahl berücksichtigt. Es werden durchgeführte Schulungen sowohl von direkten als auch potenziellen direkten Lieferanten mit einbezogen.

Vertiefungsmaßnahmen als weitergehende Elemente des ReSC-Systems

Human Rights Focus System

Im Rahmen des nachhaltigen Lieferantenmanagements engagiert sich der Volkswagen Konzern auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang der vor- und nachgelagerten Lieferkette durch negative Auswirkungen betroffen sein können. Um in diesem Zusammenhang mehr Wirkung zu erzielen, haben wir das Human Rights Focus System (HRFS) eingeführt. Mit dem HRFS identifizieren wir Themen, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen können. Diese Themen bedürfen einer tiefergehenden Analyse und werden kontinuierlich bearbeitet. Die im Rahmen des HRFS implementierten Instrumente und Maßnahmen sollen die identifizierten Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette minimieren und beenden. Darüber hinaus sollen positive Auswirkungen auf diese Arbeitskräfte gefördert werden. Die Maßnahmen werden im Folgenden detaillierter beschrieben.

Im Rahmen des HRFS wurden im Jahr 2024 vertiefte Sozial-Standard-Audits durchgeführt, um die tiefergehende Analyse von relevanten Themen zu unterstützen. Der Fokus dieser risikobasierten und anlassbezogenen Audits richtet sich vornehmlich auf die Arbeitnehmerrechte von Arbeitskräften von direkten Lieferanten. Die Relevanz eines Lieferanten für die Durchführung eines Sozial-Standard-Audits wurde im Jahr 2022 durch einen externen Dienstleister ermittelt, indem eine Risikoanalyse durchgeführt und dabei erhöhte Menschenrechtsrisiken identifiziert wurden. Um die soziale Nachhaltigkeit der vornehmlich direkten Lieferanten zu stärken, wurden in einer Pilotphase die Neuvergaben an die Ergebnisse dieser Audits geknüpft. Werden bei der Vor-Ort-Prüfung Nachhaltigkeitsrisiken oder Verstöße festgestellt, soll der Lieferant einen Maßnahmenplan entwickeln und umgesetzte Maßnahmen gegenüber dem Auditor nachweisen. Im Berichtsjahr wurde dieses Vorgehen entsprechend umgesetzt und demgemäß die Umsetzung von Maßnahmenplänen eingeleitet. Die Sozial-Standard-Audits dienen somit auch als Instrument, um Abhilfe für diejenigen zu ermöglichen, die durch tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte betroffen waren. Gleichzeitig sollen positive Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit (Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit sowie Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz) und sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Lieferkette gefördert werden, indem die Einhaltung der Anforderungen an Lieferanten in diesen Bereichen überprüft und, wenn notwendig, verbessert wird.

Im Rahmen der Sozial-Standard-Audits wurden exzessive Überstunden vermehrt als tatsächliche negative Auswirkungen identifiziert, insbesondere im Beschaffungsmarkt China. Neben dem Abstellen der Risiken und Verstöße im Rahmen des Maßnahmenplans des Audits, hat sich der Volkswagen Konzern das Ziel gesetzt, das Thema strukturiert zu untersuchen und entsprechende Maßnahmen zur Mitigation der negativen identifizierten Auswirkung zu entwickeln. Daher engagiert sich der Volkswagen Konzern im NAP Branchendialog Automobilindustrie. Da auch andere Unternehmen der Automobilindustrie vergleichbare Auswirkungen in ihrer Wertschöpfungskette festgestellt haben, unterstreicht dies die Notwendigkeit eines gemeinschaftlichen Ansatzes. Daher wurde im Rahmen des Branchendialogs im Jahr 2024 unter anderem die Arbeitsgruppe Reduzierung von Überstunden in China initiiert. Basierend auf Interviews mit verschiedenen Interessengruppen, wie beispielsweise lokalen NGOs, und der Analyse von gesetzlichen Regelwerken, wird aktuell ein Leitfaden für Unternehmen entwickelt, um Überstunden in Zuliefererbetrieben zu reduzieren. Durch diese Zusammenarbeit und die zukünftige Anwendung des entwickelten Leitfadens sollen negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gemindert werden. Es ist geplant, den Leitfaden im Jahr 2025 fertigzustellen und anschließend für die Beschaffungsprozesse des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen.

Um weitere relevante Themen zu identifizieren, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen und einer tiefergehenden Analyse bedürfen, werten wir im Rahmen einer Analyse (in der Regel ist geplant, diese alle zwei bis drei Jahre durchzuführen) aggregierte interne Daten aus dem SCGM und den Audits sowie externe Daten aus Studien und von NGOs aus. Im Jahr 2023 haben wir auf diese Weise drei Fokusthemen identifiziert: Zwangsarbeit, existenzsichernde Löhne und Lieferantenmanagement. Die Bearbeitung der Themen erfolgt in Zusammenarbeit mit den Marken Audi, MAN und der Porsche AG.

Die jeweiligen Themen wurden im nächsten Schritt strukturiert auf ihre Ursachen hin untersucht, um geeignete Maßnahmen zu entwickeln und zu implementieren. Als Hilfestellung zur Definition von Maßnahmen wurde eine Maßnahmen-Toolbox entwickelt. Diese soll der Arbeitsgruppe des HRFS Orientierung geben, welche Art von Maßnahmen geeignet und angemessen sein können, sofern sich die Maßnahmen nicht direkt aus der Analyse des Themenfeldes ergeben. Das grundsätzliche Vorgehen zur Bearbeitung von Fokusthemen sieht immer zunächst eine strukturierte Untersuchung der Ursachen vor, um basierend auf den Ergebnissen Maßnahmen zu entwickeln und dann zu implementieren. Die einzelnen Themenbereiche werden wie folgt bearbeitet:

Zwangsarbeit: Eine interne Arbeitsgruppe ist damit beauftragt, Lösungsansätze zu entwickeln, um geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen hinsichtlich Zwangsarbeit insbesondere in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu entwickeln. Im Jahr 2024 wurden hierzu diverse Multi-Stakeholder-Initiativen analysiert, um geeignete Partner für die Entwicklung und Umsetzung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu finden. In diesem Zusammenhang entschied sich der Volkswagen Konzern für die Mitgliedschaft bei der Responsible Business Alliance (RBA). Zur Bekämpfung von Zwangsarbeit bietet die RBA eine Vielzahl von Instrumenten an,

darunter ein IT-gestütztes Mapping für umfassende Risikoanalysen, eine Initiative mit dem Fokus auf Arbeitnehmerrechte und Bekämpfung von Zwangsarbeit sowie gezielte Schulungsmodule für Lieferanten. Aktuell ist geplant, dass die Instrumente der Initiative in die Beschaffungsprozesse des Volkswagen Konzerns ab 2025 implementiert werden sollen. Durch die Implementierung von Instrumenten und Maßnahmen gegen Zwangsarbeit, die durch die RBA zugänglich werden, und die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen für die eigenen Beschaffungs- und Sorgfaltspflichtenprozesse, soll die Möglichkeit geschaffen werden, zukünftig Abhilfe für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu ermöglichen, die durch Zwangsarbeit betroffen sind.

Existenzsichernde Löhne: Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet Lieferanten, ihren Arbeitskräften einen angemessenen Lohn zu zahlen. Der angemessene Lohn ist mindestens der nach anwendbarem Recht festgelegte Mindestlohn und bemisst sich ansonsten nach dem Recht des Beschäftigungsortes. Dieser Lohn soll nach Möglichkeit mindestens die Grundbedürfnisse decken und einen angemessenen Lebensunterhalt für die Arbeitskräfte und ihre Familien ermöglichen. Dies umfasst ausreichende Ernährung, Bekleidung und Unterbringung sowie eine stetige Verbesserung der Lebensbedingungen. Im Jahr 2024 wurde durch eine interne Arbeitsgruppe eine Berechnungsmethodik für existenzsichernde Löhne bei direkten Lieferanten im Konzern erarbeitet. Es wurde zudem analysiert, welche branchen- oder länderspezifischen Risiken einem existenzsichernden Lohn entgegenstehen. Die Erkenntnisse der Analyse sollen durch geeignete Maßnahmen schrittweise in die Standardprozesse der Beschaffung integriert werden. Beispiel hierfür ist seit 2024 die Berechnung von existenzsichernden Löhnen als Lohnuntergrenze. Hierdurch sollen potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften des direkten Lieferanten minimiert werden, indem dazu beigetragen werden soll, dass der direkte Lieferant entsprechende Lohnzahlungen durchführt.

Lieferantenmanagement: Im Jahr 2023 wurde im Rahmen einer internen Arbeitsgruppe eine Analyse durchgeführt, welche Branchen ein besonders hohes Risiko aufweisen, Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns nicht effektiv und umfassend in die tiefere Lieferkette zu tragen. Hierbei wurde festgestellt, dass es sich bei der Logistikbranche um eine Hochrisikobranche handelt. Aus diesem Grund befasst sich diese Arbeitsgruppe nun verstärkt mit dem Thema Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche und möchte das Thema mit Hilfe von Stakeholder Engagement im Rahmen der Vorbereitung eines runden Tischs des NAP Branchendialog Automobilindustrie vorantreiben.

Im Rahmen der dort in 2024 initiierten Arbeitsgruppe Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche findet ein mehrfach jährlicher Austausch statt, um geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen in der Logistikbranche zu identifizieren. Ziel ist, Verbesserungsmaßnahmen für die Ausgestaltung eigener Beschwerdemechanismen und eine Überprüfung der eigenen Sorgfaltspflichtenprozesse zu entwickeln. Die regelmäßige Zusammenarbeit ist bis Anfang 2025 geplant. Im Anschluss ist ein Austausch über die Umsetzung der Maßnahmen vorgesehen. Durch diese Zusammenarbeit und die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen für die eigenen Sorgfaltspflichtenprozesse sollen potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette minimiert werden. Im Anschluss an den Runden Tisch im Januar 2025 wird geprüft, welche der dort erarbeiteten Maßnahmen in die Beschaffungsprozesse integriert werden.

Raw Materials Due Diligence Management System

Im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Rohstoffbezug setzt der Volkswagen Konzern die fünf Schritte der Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct der OECD und die Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas fortlaufend um. Im Jahr 2020 haben wir das RMDDMS implementiert, das sich an den Leitlinien der OECD orientiert. Es dient zur Identifizierung, Bewertung und Vermeidung von tatsächlichen sowie potenziellen Menschenrechtsrisiken in den vorgelagerten Rohstofflieferketten beziehungsweise zur Erarbeitung und Umsetzung von Minderungsmaßnahmen. Insgesamt umfasst das Managementsystem derzeit 18 Rohstoffe. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden sowie Baumwolle und Magnesium. Mit diesem risikobasierten Ansatz priorisiert der Volkswagen Konzern Aktivitäten anhand der Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit der jeweiligen Nachhaltigkeitsrisiken sowie des Einflussvermögens des Unternehmens. Dabei wird berücksichtigt, dass die Nachhaltigkeitsrisiken von Rohstoff zu

Rohstoff unterschiedlich sind. Zudem wird systematisch die Konzernstruktur für die Entwicklung und Umsetzung spezifischer Präventions- und Abhilfemaßnahmen genutzt und deren Wirksamkeit überprüft. Für die Auswahl angemessener Maßnahmen dienen entsprechende Maßnahmen-Toolboxen als Hilfestellung. In Abhängigkeit der vorangegangenen Analyse der Ursache einer negativen Auswirkung werden entsprechende Maßnahmen ausgewählt und, wenn notwendig, zusätzliche Maßnahmen entwickelt. Im Rahmen des Managementsystems wurden neue Berichtsstrukturen und Toolbooxen entwickelt sowie bestehende Instrumente wie der SCGM integriert. In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Due-Diligence-Prozesses werden die Maßnahmen fortlaufend angepasst und verbessert. Durch diesen Ansatz sollen potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften, insbesondere bei indirekten Lieferanten, identifiziert und mitigiert beziehungsweise verhindert werden.

Im Jahr 2024 waren Audits ein wichtiges Instrument des RMDDMS zur Bewertung von Risiken in den vorgelagerten Lieferketten und zur Identifikation geeigneter Maßnahmen. Aufgrund der Komplexität und der großen Anzahl von Lieferanten, insbesondere in der Batterie-Lieferkette, führt der Volkswagen Konzern verschiedene Arten von risikobasierten und anlassbezogenen Audits durch, um die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten zu überprüfen. Die Vor-Ort-Audits werden sowohl bei direkten als auch bei indirekten Lieferanten durchgeführt. Durch sie können sowohl Lücken in der Nachhaltigkeitsleistung als auch negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte an den Standorten aufdeckt werden. Mögliche Lücken oder negative Auswirkungen müssen durch den direkten Lieferanten gemindert werden auch im Fall, dass Audits bei indirekten Lieferanten durchgeführt wurden. Alle Audits bei direkten Lieferanten, die im Auftrag des Volkswagen Konzerns durchgeführt werden, werden von einem Maßnahmenplan begleitet. Die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen wird durch den Auditor in Re-Audits (im Rahmen eines Desktop-Reviews oder eines weiteren Audits vor Ort) überprüft. Das Auditprogramm ist risikobasiert und umfasst die vorgelagerte Wertschöpfungskette vom Batterielieferanten bis zu Minenstandorten. Die Auditkriterien orientieren sich an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen. Es wird dabei überprüft, ob der Lieferant ein entsprechendes Managementsystem eingerichtet hat, um unter anderem negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte identifizieren, vermeiden oder mindern zu können. Im Berichtsjahr wurde dieses Vorgehen umgesetzt und gegebenenfalls die entsprechende Umsetzung von Maßnahmen auf Lieferantenebene eingeleitet. Der Abhilfeprozess im Rahmen dieser Audits soll Abhilfe für diejenigen ermöglichen, die durch tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen (Arbeitszeit und Gesundheitsschutz) und sonstige arbeitsbezogene Rechte (Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Zugang zu Wasser- und Sanitäreinrichtungen) betroffen waren. Gleichzeitig sollen dadurch positive Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gefördert werden, wenn die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten überprüft und, wenn notwendig, verbessert wird.

Im Rahmen der Rohstoff-Audits nutzt der Volkswagen Konzern unter anderem auch den Auditstandard, der durch die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) entwickelt wurde. Dieser ermöglicht eine unabhängige Überprüfung von Minen im Bergbau hinsichtlich des Schutzes von Menschenrechten, einschließlich Gesundheitsschutzmaßnahmen, Arbeitssicherheit und Umweltschutz. Bei der Entwicklung des Auditstandards wurden Stakeholder (beispielsweise NGOs oder Gewerkschaftssprecher) öffentlich konsultiert.

Im Rahmen des RMDDMS engagiert sich der Volkswagen Konzern zudem in verschiedenen Initiativen und Vor-Ort-Projekten sowohl industrieübergreifend als auch im Hinblick auf spezifische Rohstoffe, um potenzielle und tatsächliche positive Auswirkungen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu erzielen.

Cobalt for Development: Im Projekt Cobalt for Development in der Demokratischen Republik Kongo setzt sich der Volkswagen Konzern gemeinsam mit Projektpartnern für verbesserte Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen im Kleinstbergbau von Kobalt und in den umliegenden Gemeinden von Minen ein. Die bisher zeitlich unbefristete Zusammenarbeit im Pilotprojekt zielt darauf ab, die Einhaltung von Gesetzen zu stärken und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen sowie das soziale Wohlergehen der Menschen vor Ort zu verbessern. Eine positive Auswirkung auf die Arbeitsbedingungen von artisanalen Kleinbergbauern soll unter anderem dadurch gefördert werden, dass diese Arbeitskräfte Schulungen zu Gesundheits- und Arbeitsschutz erhalten und ihnen Arbeitsschutzbekleidung zur Verfügung gestellt wird.

CASCADE Projekt: Seit 2021 übernimmt die Porsche AG im Rahmen des RMDDMS die Koordination und die Umsetzung des Projekts CASCADE zum Aufbau von Kapazitäten in der Provinz Jambi in Zentral-Sumatra (Indonesien), das gemeinsam mit dem globalen Reifenhersteller Michelin initiiert wurde. Das zunächst auf vier Jahre angelegte Programm umfasst Schulungen für mehr als 1.000 örtliche Kleinbauern, um ihnen zu helfen, ihre Lebensgrundlage zu verbessern, indem sie ihre Anbaupraxis verbessern und so ihre Erträge und ihr Einkommen steigern können. Hierdurch sollen positive Auswirkungen auf diese Arbeitskräfte gefördert werden, indem sie befähigt werden, ein Einkommen zu erzielen, durch welches sie ihre Grundbedürfnisse decken und einen angemessenen Lebensunterhalt finanzieren können.

Responsible Mica Initiative (RMI): Im Jahr 2020 trat die Porsche AG im Namen des Volkswagen Konzerns der RMI bei, einer Multi-Stakeholder-Initiative zur Förderung von Transparenz und besseren Arbeitsbedingungen beim Abbau und der Verarbeitung von Glimmer in Indien und Madagaskar. Die Initiative zielt insbesondere darauf ab, die Menschen in den lokalen Dörfern zu befähigen, Kinderarbeit zu beseitigen und ihren Lebensunterhalt innerhalb einer gesetzeskonformen und legalen Glimmerlieferkette zu verbessern. Um dies zu erreichen, wurden im Berichtsjahr 2024 alternative Einkommensquellen für Elternteile geschaffen, damit deren Kinder nicht mehr arbeiten müssen (zum Beispiel durch Töpfern). Gleichzeitig wurden der Bau von Schulen und die Bereitstellung von Lehrkräften gefördert. Zusätzlich wurden Gemeinden an Förderprojekte der indischen Regierung angebunden, wodurch die Einkommen der Familien vor Ort aufgestockt werden können. Das Aufzeigen von alternative Einkommensquellen zur Finanzierung des Lebensunterhalts ohne den Einsatz von Kinderarbeit soll positive Auswirkungen auf betroffene Personengruppen fördern. Die Zusammenarbeit in der RMI soll fortgesetzt werden.

Im Berichtsjahr 2024 wurden Schritte unternommen, um das RMDDMS an die sich entwickelnden regulatorischen Anforderungen anzupassen, beispielsweise die EU-Batterieverordnung (EUBR) und die EU-Entwaldungsverordnung (EUDR). Interne Arbeitsgruppen analysierten dafür die gesetzlichen Anforderungen, um Konzepte zur Weiterentwicklung des Due-Diligence-Systems zu erarbeiten. Zusätzlich wurden interne Verfahren und Dokumentationssysteme für Maßnahmen angepasst sowie Ziele des Managementsystems spezifiziert. Bestehende Schlüsselkennzahlen für prioritäre Rohstoffe wurden geprüft und gegebenenfalls angepasst, aber auch neue Kennzahlen für weitere Rohstoffe entwickelt.

Wirksamkeitsprüfung von Maßnahmen

Die Wirksamkeit der Standardmaßnahmen des ReSC-Systems wird anhand der Methodik Input-Output-Outcome-Impact einmal jährlich überprüft.[9] Für die Standardmaßnahmen wurden für jede Messkategorie, soweit möglich, ein oder mehrere Messindikatoren festgelegt. Diese werden erhoben und dokumentiert.

Innerhalb der Vertiefungsmaßnahmen des ReSC-Systems sind wiederum weitere Mechanismen implementiert, um die Wirksamkeit von Maßnahmen zu überprüfen: Das HRFS und das RMDDMS haben beide das Ziel, dass eine Maßnahme als wirksam angesehen wird, wenn sie die Situation von Menschen oder den Schutz der Umwelt auch tatsächlich verbessern oder hierzu beitragen kann.

Im Human Rights Focus System ist die Wirksamkeitsmessung der getroffenen Maßnahmen ein elementarer Bestandteil. Eine Maßnahme ist wirksam, wenn sie die Situation von Menschen oder den Schutz der Umwelt auch tatsächlich verbessern oder hierzu beitragen kann. Eine Maßnahme ist auch wirksam, wenn eine Reduktion des Risikos und des Verursachungsbeitrags des Volkswagen Konzerns erreicht wird. Dies ist in Abhängigkeit der Zielsetzung der Maßnahme zu sehen. Der Zeitplan und die Indikatoren für die Wirksamkeitsprüfung sind je Maßnahme spezifisch zu erarbeiten. Auch für das RMDDMS gilt, dass ein Zeitplan und Erfolgsindikatoren für jede Maßnahme bereits in der Maßnahmenauswahl erarbeitet und nachgehalten werden. Die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung können im darauffolgenden Jahr in die Risikoanalyse für die 18 Rohstoffe einfließen.

Für Maßnahmen, die über die Standard- und Vertiefungsmaßnahmen hinausgehen und spezifisch für einen Lieferanten im Rahmen von Lieferanten-Audits oder des SCGM festgelegt und durch den Lieferanten implementiert

[9] Für jede Standardmaßnahme wird innerhalb einer Wirkungskette daher untersucht, welche Ressourcen eingesetzt werden, über welche quantifizierbaren Schritte die Leistung Wirkung entfaltet, was für eine Wirkung die Leistung erzielt und soweit möglich, ob eine Veränderung bei der Zielgruppe durch die Leistung erkennbar ist.

werden, werden die Implementierung und Wirksamkeit der spezifischen Maßnahme durch den Auditor beziehungsweise Fallbearbeiter im SCGM überprüft. Dies erfolgt zum Beispiel im Rahmen eines sogenannten Desktop-Reviews oder durch eine wiederholte Vor-Ort-Prüfung.

ZIELE: BEWÄLTIGUNG WESENTLICHER NEGATIVER AUSWIRKUNGEN, FÖRDERUNG POSITIVER AUSWIRKUNGEN UND UMGANG MIT WESENTLICHEN RISIKEN

Ziel des ReSC-Systems ist, potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Die Prozesse im Rahmen des Managementkonzepts sollen außerdem helfen, Verstöße abzustellen und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Außerdem dienen die Maßnahmen innerhalb des ReSC-Systems unmittelbar der Umsetzung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, die darauf abzielt, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, negative Auswirkungen zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Geschäftspartner zu leisten.

Um den Fortschritt der Strategieumsetzung im Zusammenhang mit dem Managementkonzept zu messen, haben wir uns das relative Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2040 umsatzbasiert über 95 % der direkten Lieferanten[10] ein positives S-Rating (A- oder B-Rating) aufweisen. Als Zwischenziel streben wir an, dass im Jahr 2025 85 % erreicht werden.

Ein positives S-Rating soll zeigen, dass ein direkter Lieferant durch die Erfüllung der Mindestkriterien des S-Ratings die Voraussetzung mitbringt, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen der eigenen Arbeitskräfte mindern beziehungsweise vermeiden zu können und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte abzustellen. Darüber hinaus sollen durch die Umsetzung der Mindestanforderungen positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit und sonstige arbeitsbezogene Rechte gefördert werden.

Als Basis für das Ziel dient die im Rahmen des S-Ratings beschriebene Methodik, wobei der Grad der Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen von Lieferanten durch einen mehrstufigen Prozess ermittelt wird. Dieser umfasst eine initiale Risikoanalyse, einen standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung (SAQ Version 5.0) und risikobasierte Lieferantenaudits. Bei der Ermittlung der Risikoexposition eines Lieferanten wird mit Hilfe eines spezialisierten Dienstleisters auch eine Bewertung des entsprechenden Länderrisikos vorgenommen, sodass lokale Gegebenheiten, in denen Auswirkungen eintreten können, berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Strategieentwicklung wurde das Ziel des Lieferantenanteils mit positivem S-Rating durch eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe formuliert. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette werden weder direkt noch indirekt durch Vertretende bei der Zielformulierung, der Zielverfolgung oder der Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten eingebunden. Seit der Zielsetzung wurden weder Änderungen am Ziel selbst noch an der dem Ziel zugrundeliegenden Methodik vorgenommen.

Die Erreichung des Ziels wird im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms kontinuierlich überprüft und überwacht. Im Jahr 2023 entsprach der Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating (A- und B-Rating) 79 % des Gesamtbeschaffungsvolumens. Im Berichtsjahr 2024 lag der Umsatzanteil bei 83 % des Gesamtbeschaffungsvolumens. Die Fortschritte bei der Zielerreichung stimmen bisher mit der ursprünglichen Planung überein. Im Rahmen des Statusmonitorings des Konzern-TOP-10-Programms findet auch eine Analyse von Trends und wesentlichen Veränderungen hinsichtlich der Zielerreichung statt. Signifikante Veränderungen bei der Zielerreichung gegenüber der Planung sind nicht festzustellen.

[10] Betrachtet werden hier relevante Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Die Relevanz eines Lieferanten für das S-Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produktes oder der Dienstleistung abgeleitet wird.

Corporate Citizenship

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Als global agierendes Unternehmen stehen wir für gesellschaftliches Engagement ein.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkungen im Bereich Gesellschaft

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften durch Corporate-Citizenship-Projekte des Konzerns festgestellt. Corporate-Citizenship-Projekte können dabei durch die Förderung von Bildung, Gesundheit, sozialer Teilhabe und nachhaltiger Infrastruktur eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften haben, da sie deren Lebensqualität verbessern und langfristige Entwicklungschancen schaffen sollen.

Als global agierendes Unternehmen und guter Corporate Citizen will der Volkswagen Konzern ein wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zur Strukturentwicklung und Chancengleichheit beiträgt. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gehört seit jeher zu seinem Selbstverständnis.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns wird Corporate Citizenship dem neuen Themenfeld des Societal Impacts zugeordnet. Unter Societal Impact werden die Gesamtauswirkungen der eigenen Aktivitäten und Initiativen auf die Gesellschaft verstanden, einschließlich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Aspekte. Corporate Citizenship ist ein zentraler Bestandteil des sozialen Engagements des Volkswagen Konzerns und umfasst philanthropische Aktivitäten sowie die Förderung von Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an zahlreichen Standorten weltweit. Die Schwerpunkte orientieren sich an der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, wobei gezielt Projekte umgesetzt und berichtet werden, die einen direkten positiven Einfluss auf die Umwelt, die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte oder die Gesellschaft haben. Das nachfolgende Kapitel beinhaltet das gesamte Themenspektrum des Societal Impact, wobei Corporate Citizenship als ein wesentlicher, aber nicht alleiniger Schwerpunkt behandelt wird.

Die philanthropischen Aktivitäten werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns durchgeführt. Die Gemeinschaften umfassen unter anderem Personen oder Gruppen, die in der Nähe der Betriebsstandorte des Volkswagen Konzerns leben und arbeiten und von den Tätigkeiten des Unternehmens betroffen sind oder sein könnten. Dazu gehören auch Gemeinschaften, die durch Projekte oder Investitionen in ihren Lebensbedingungen positiv beeinflusst werden. So existieren etwa Community-Projekte an den Produktionsstandorten. Diese sollen auch zukünftig bestehen und können einen positiven Beitrag auf Umwelt und Gesellschaft leisten. Die Wirkungsdauer der potenziellen Auswirkung wird als mittelfristig eingeordnet.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Societal Impact im Rahmen der regenerate+ unter der Dimension Gesellschaft verankert. Im Berichtsjahr 2024 lag der Fokus auf der Erarbeitung einer übergeordneten Societal-Impact-Strategie.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Corporate Citizenship mit Maßnahmen der Durchführung von globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten, Aufsetzen eines Sustainability Impact Fund und der Tätigung von konzernweite Spenden, die die Erhaltung und Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen sollen.

Auch im Bereich des Societal Impact wird auf den Einfluss auf die Strategie durch verschiedene Maßnahmen reagiert. Es werden globale Corporate-Citizenship-Projekte von den Marken und lokalen Einheiten durchgeführt und Spenden für gesellschaftliche und philanthropische sowie Kultur- und Bildungsprojekte geleistet. Der Sustainability Impact Fund wird erst 2025 operationalisiert und wurde bisher lediglich initiiert.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Corporate Citizenship erfolgt unter „Maßnahmen: Societal Impact und Corporate Citizenship".

MANAGEMENTKONZEPTE: SOCIETAL IMPACT UND CORPORATE CITIZENSHIP

Der Volkswagen Konzern ist Arbeitgeber von über 670.000 Menschen in 35 Ländern Europas und in 37 Ländern Nord- und Südamerikas, Asiens, Australiens sowie Afrikas, mit weltweit 114 Produktionsstandorten. Überall dort übernimmt der Konzern Verantwortung für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte und ihre Familien, aber auch für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung rund um die Standorte. Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver Art auf die Gesellschaft begegnet der Volkswagen Konzern mit ineinandergreifenden Strategien und konzernweiten Managementkonzepten. Diese Managementkonzepte sind in Konzernrichtlinien festgehalten.

Ein spezifisches Managementkonzept für Societal Impact befindet sich derzeit noch in der Erarbeitung. Im Folgenden wird jedoch erläutert, welche Strategien und Managementkonzepte die Sub-Themen der sozialen Verantwortung innerhalb der Gesellschaft im Volkswagen Konzern bereits jetzt adressieren.

Verankerung von Societal Impact

Im Berichtsjahr wurde die strategische Ausrichtung des Themenfelds Societal Impact im Rahmen der regenerate+, in dem die Aktivitäten Corporate Citizenship inkludiert sind, initiiert. Im Berichtsjahr 2024 lag der Fokus zunächst auf der Erarbeitung einer übergeordneten Societal-Impact-Strategie.

In der Vergangenheit wurden die Initiativen der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung (viertes Zielfeld mit der Wirkungsdimension „We@Volkswagen and the world around us") innerhalb der Group People Strategy dargestellt, welche als Basis für die strategische Erweiterung und Verankerung innerhalb der regenerate+ (Dimension Gesellschaft, Themenfeld gesellschaftliche Wirkung/Societal Impact) dient.

Mit der regenerate+ verfolgt der Volkswagen Konzern nicht nur das Ziel, ein sozial verantwortlicher Arbeitgeber für seine Beschäftigten zu sein, sondern auch die soziale Verantwortung innerhalb der Gesellschaft wahrzunehmen. Als aktiver Partner der Gesellschaft strebt der Konzern an, partnerschaftlich, verantwortungsvoll und vertrauensvoll mit lokalen und internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten. Ziel ist es, Ressourcen und Kompetenzen zum Wohle der Allgemeinheit einzusetzen, indem Maßnahmen ergriffen werden, die eine faire, inklusive und offene Gesellschaft fördern sowie gesunde und intakte natürliche Ökosysteme unterstützen. Gleichzeitig sollen alle Gemeinschaften gleiche Chancen haben, an einer zukunftsorientierten Wirtschaft teilzunehmen und von nachhaltigen Mobilitätssystemen zu profitieren.

Neben den strategischen Ableitungen des globalen Grundverständnisses wurde ein neues Framework, bestehend aus drei Subthemen, aufgebaut. Dies übt einen potenziellen Einfluss auf den Societal Impact des Volkwagen Konzerns aus.

Das Framework beziehungsweise die Maßnahmen bestehen dabei aus den folgenden Themen:

- Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten
- Sustainability Impact Fund
- konzernweite Spenden

Durch die Konzern Nachhaltigkeit wird ein gemeinsamer Rahmen entwickelt, der das soziale Engagement des Volkswagen Konzerns erfasst und der es ermöglicht, dass die Maßnahmen einen positiven Beitrag zu Gesellschaft und Umwelt leisten.

Eine detaillierte Beschreibung der regenerate+ erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie".

Konzepte zum Management des Societal Impacts

Zur Umsetzung der in den Strategien verankerten Grundsätze und Fokusfelder dienen konzernweite Managementkonzepte. In den folgenden Konzernrichtlinien sind die Konzepte für die gesellschaftliche Verantwortung beschrieben. Die Konzernrichtlinien gelten für sämtliche kontrollierte Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens einmal im Jahr vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und erforderlichenfalls angepasst. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet für diejenigen zugänglich, die für die Umsetzung verantwortlich sind.

Wie zuvor erörtert, besteht aktuell kein Managementkonzept für das Themenfeld Societal Impact. Dieses wird mittelfristig im Rahmen der Kernprozesse des Nachhaltigkeitsmanagements erstellt und soll dabei auch das Management der wesentlichen positiven Auswirkung umfassen. Für die Hauptbestandteile des Frameworks wird jedoch nachfolgend auf die bestehenden Konzernrichtlinien in Bezug auf nachhaltigkeitsrelevante Themen, die Berichterstattung zu Corporate Citizenship und Spenden dargestellt.

Als Bestandteil von Societal Impact ist die Umsetzung und Beschreibung der Corporate-Citizenship-Projekte in einer Konzernrichtlinie geregelt. Diese Konzernrichtlinie zum Nachhaltigkeitsmanagement im Volkswagen Konzern definiert diverse Kernprozesse, um eine effiziente Nachhaltigkeitssteuerung und -berichterstattung des Konzerns zu ermöglichen. Somit wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung angestrebt. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Nachhaltigkeitsmanagement trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich Konzern Nachhaltigkeit erfolgt. Im Rahmen des Prozesses zur Nachhaltigkeitsberichterstattung wird dabei ebenfalls die Berichtspflicht des lokalen Engagements in Form von Corporate-Citizenship-Projekten durch die jeweiligen Marken und Produktionsstandorte festgelegt. Eine detaillierte Beschreibung des Konzernnachhaltigkeitsmanagements und der damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter „Nachhaltigkeitsmanagement".

Als Bestandteil von Societal Impact ist die Gewährung von Spenden und Sponsorings ebenfalls in einer Konzernrichtlinie geregelt. Diese Konzernrichtlinie hat das Ziel sicherzustellen, dass Spenden und Sponsorings im Rahmen der anwendbaren rechtlichen Bestimmungen sowie den Integritätsstandards des Unternehmens erfolgen. Zu diesem Zweck beschreibt die Regelung die Vorgaben sowie die zugrundeliegenden Prozesse und Vorgehensweisen für die Veranlassung, Prüfung und Genehmigung von Spenden und Sponsorings unter Berücksichtigung der jeweiligen Genehmigungsgrenzen und Verantwortlichkeiten. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Spenden, Sponsorings und Markenbotschaftervereinbarungen trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich Konzern Kommunikation – Steuerung und Events erfolgt.

MAßNAHMEN: SOCIETAL IMPACT UND CORPORATE CITIZENSHIP

Im Verständnis des Volkswagen Konzerns bezieht sich der Begriff Societal Impact oder gesellschaftliche Wirkung auf die Auswirkungen, die durch Projekte oder Investitionen in der Gesellschaft hervorgerufen werden können. In diesem Themenfeld wurde mit der strategischen Arbeit im Berichtsjahr begonnen. Daher können noch keine Maßnahmen zur Messung und Quantifizierung der Auswirkungen durchgeführt werden. Jedoch werden nachfolgend die Maßnahmen im Bereich Corporate Citizenship beschrieben, die eine positive Auswirkung auf lokale Gemeinschaften und die lokale Umwelt haben.

Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten

Gezielte und lokale Initiativen rund um die Produktionsstandorte zielen darauf ab, mittel- und langfristige positive Veränderung in der Gesellschaft zu bewirken. Diese Maßnahmen und Projekte werden in verschiedenen Bereichen wie Gesundheit, Bildung, Umwelt, soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Entwicklung umgesetzt und zahlen auf die vier Dimensionen der regenerate+ ein. Sie umfassen eine Reihe von Aktivitäten, die von der Bereitstellung von Ressourcen bis hin zur Durchführung von Programmen und der Implementierung von

Technologie durch den Volkswagen Konzern oder dessen Einheiten reichen. Das Projektmanagement hierfür erfolgt vor Ort und liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten. Seit 2024 fragt der Volkswagen Konzern jährlich die Projekte durch einen Fragebogen in den einzelnen Marken und Regionen ab, bei dem ein standardisierter Fragenkatalog ausgefüllt werden muss[11]. Dabei werden laufende Projekte gesammelt, welche sich innerhalb des Berichtsjahrs in der Durchführung befanden. Für die Kennzahl Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten werden alle einzelnen Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr hier relevante Projekte durchgeführt haben und diese dementsprechend melden.

Im Berichtsjahr wurden über 200 globale Projekte als lokale Engagements an den Standorten des Volkswagen Konzerns weltweit gemeldet. Rund 69 % der Projekte haben eine potenzielle positive Auswirkung auf die Community oder Region unmittelbar am Standort, wie zum Beispiel Wolfsburg, Ingolstadt/Deutschland, Bologna/Italien, Verona/Italien, Aurangabad/Indien, Chattanooga/USA, Puebla/Mexiko, Guanajuato/Mexiko oder Polkowice/Polen. Zusätzlich haben rund 25 % der Projekte eine potenzielle positive Auswirkung auf nationaler Ebene (zum Beispiel innerhalb China, Frankreich, Spanien oder Tschechien) und rund 4 % sogar auf internationaler Ebene.

Die über 200 globalen Projekte tragen übergeordnet zu einer oder mehreren Wirkungskategorien der regenerate+ bei und sollen positive Auswirkungen auf die Gesellschaft und Umwelt fördern. Der Schwerpunkt des Outcomes liegt dabei auf den gesellschaftlichen Wirkungskategorien „Stärkung lokaler Gemeinschaften und Resilienz" sowie „Armutsbekämpfung und soziale Sicherheit". Darüber hinaus sollen die Projekte auch positive Effekte auf die eigenen Beschäftigten (zum Beispiel in den Bereichen „Bildung und Wissensvermittlung", „Gesundheit und Wohlbefinden" oder „Geschlechtergleichstellung und Inklusion") sowie auf die Natur (zum Beispiel in den Kategorien „Gesunde Ökosysteme und Biodiversität" oder „Reduktion des Klimawandels") ausüben.

Sustainability Impact Fund

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern einen Sustainability Impact Fund initiiert, um positive Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften und die lokale Umwelt zu erzielen, indem er interne Projekte an den Produktionsstandorten unterstützt, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit fördern. Der Sustainability Impact Fund kann sowohl positive ökologische Effekte, wie die Optimierung von Energie- und Wasserverbrauch, verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien, Gebäudedämmung und nachhaltige Mobilität, als auch soziale Vorteile, wie lokale Recycling-Programme und Partnerschaften mit NGOs, fördern. Diese Maßnahmen stärken den sozialen Zusammenhalt und verringern soziale Ungleichheiten.

Der Sustainability Impact Fund wird im Jahr 2025 operationalisiert und soll weltweit Vorhaben und Maßnahmen des Volkswagen Konzerns unterstützen, die einen Beitrag zur Erreichung der beschlossenen Nachhaltigkeitsziele des Konzerns liefern. Thematisch muss eine der Dimensionen Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business abgedeckt sein. Somit kann ab 2025 der genaue Outcome anhand der unterstützten Projekte detaillierter abgeleitet werden.

Konzernweite Spenden

Eine Spende ist eine freiwillige Zuwendung für einen wissenschaftlichen, gemeinnützigen, kulturellen, politischen oder religiösen Zweck ohne Gegenleistung des Empfängers. Spenden können positive Effekte fördern, wie zum Beispiel in den Bereichen Unterstützung bei der Lösung gesellschaftlicher Probleme, Unterstützung bei humanitären Krisen, Reduktion von negativen Umweltauswirkungen oder die Stärkung der Resilienz von Gemeinschaften. Für die Kennzahl Konzernweite Spenden werden alle berichtspflichtigen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr Spenden getätigt haben. Die Meldung der Spendensummen analog der Konzernrichtlinie passiert dabei zentral über das Finanztool.

[11] In den vergangenen Jahren wurde die Methodik zur Erhebung der globalen Projekte angepasst. Im Berichtsjahr 2024 wurde ein standardisierter Fragebogen erarbeitet, welcher den direkten Bezug zur Konzernnachhaltigkeitsstrategie, den Scope des Projekts und auch den eingesetzten Input sowie erreichten Output erfasst. Hier können neben vorgegebenen Messgrößen auch projektspezifische Indikatoren angegeben werden. Zusätzlich wird durch die verantwortliche Person auch ein Matching zu den Sustainable Development Goals (SDGs) sowie eine subjektive Einschätzung der Auswirkung des Projekts vorgenommen.

Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2024 insgesamt 61,37 Mio. € gespendet[12]. Hierzu zählen auch Großspenden im Rahmen der humanitären Nothilfe, die unmittelbar entschieden und geleistet wurden. Spenden werden dabei jährlich getätigt. Im Jahr 2023, und somit vor der Änderung des Scopes, hat die Volkswagen AG insgesamt 27,69 Mio. € für diese Art an Projekte gespendet.

ZIELE: SOCIETAL IMPACT UND CORPORATE CITIZENSHIP

Die Ziele im Bereich Societal Impact werden zukünftig auf Grundlage der Konzernnachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Die Societal-Impact-Strategie, als Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitsstrategie, wurde von den Expertinnen und Experten des Konzern-Fachbereichs Nachhaltigkeit mit Beteiligung weiterer Konzern-Fachbereiche und den Fach- und Nachhaltigkeitsabteilungen der Marken durch den Konzern-Vorstand verabschiedet.

Gegenwärtig gibt es in Bezug auf Societal Impact inklusive der darunter liegenden Themen globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten und konzernweite Spenden keine steuerungsrelevanten Ziele. Für den Sustainability Impact Fund wurden gestaffelte Ziele erarbeitet. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel festgelegt, bis 2029 jährlich bis zu 20 Mio. € durch den Sustainability Impact Fund bereitzustellen. Im Jahr 2025 sollen Kostenträgerschaften von bis zu 5 Mio. € umgesetzt werden, um nachhaltige Entwicklungen in allen Dimensionen der regenerate+ zu fördern.

Die Erarbeitung dieser strategischen (Zwischen-)Ziele sowie die Weiterentwicklung hin zu der Messung der Auswirkung, und somit auch die Wirksamkeit der Strategien und Maßnahmen in Bezug auf die wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Auswirkung, sind für den mittelfristigen Zeithorizont angesetzt.

[12] In Bezug auf die Spendensumme wurde der Scope auf den Konzern ausgeweitet, so dass dieser nun zentral über die Anforderung der finanziellen Kennzahlen in den konsolidierten Gesellschaften abgefragt wird.

Kundinnen und Kunden

Der Schutz von Verkehrsteilnehmenden sowie die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden steht für den Volkswagen Konzern im Fokus.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkungen im Bereich persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung in der nachgelagerten Wertschöpfungskette auf Kundinnen und Kunden im Bereich der persönlichen Sicherheit identifiziert. Diese steht unter anderem im Zusammenhang mit Gesundheitsschutz in Fahrzeugen. Im Folgenden werden unter der verwendeten Bezeichnung Kundinnen und Kunden, Konsumenten und (End)nutzer im Sinne der ESRS zusammengefasst. Zu den betrachteten Arten von Kundinnen und Kunden zählen Fahrzeugführende und -insassen. Des Weiteren steht der Schutz von verletzlichen Verkehrsteilnehmenden (zum Beispiel Radfahrern, Fußgängern) und weiteren möglichen Unfallbeteiligten im Fokus. Aktive und passive Sicherheitssysteme leisten einen positiven Beitrag dazu, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten infolge von Verkehrsunfällen zu reduzieren. Die Dauer der potenziellen positiven Auswirkung wird als langfristig eingeordnet.

Außerdem hat die Wesentlichkeitsanalyse im Themenfeld Produktsicherheit eine tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung in Form von individuellen Vorfällen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette ergeben. Die Teilnahme am Straßenverkehr beinhaltet für Nutzer von Fahrzeugen aller Hersteller die Möglichkeit, dass es zu Unfällen kommen kann. Dadurch könnten Fahrzeugführende und Insassen eine negative Auswirkung auf ihre Gesundheit erleiden. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst und arbeitet stetig daran, zur Vermeidung von Unfällen und zur Verringerung der Unfallfolgen beizutragen. Bei der Bewertung der Auswirkungen werden diverse Nutzer- und Insassengruppen betrachtet. Dabei wird untersucht, ob besondere Anforderungen an bestimmte Benutzergruppen vorliegen und ob diese Beachtung finden müssen. Mit der zunehmenden Relevanz von Software und Konnektivität in Fahrzeugen steigt auch die abstrakte Gefahr eines unbefugten Zugriffs, mit möglichen Auswirkungen auf die Sicherheit des Fahrzeuges und damit auch für die verbundenen Rechtsgüter von Kundinnen und Kunden. Die potenzielle Auswirkung wird als langfristig wirkend eingeschätzt.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Fahrzeugsicherheit im Rahmen der Sicherheitsstrategie verankert. So steht die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden weltweit im Fokus. Ein dazu eingerichteter Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS) koordiniert markenübergreifend die Sicherheitsthemen im Volkswagen Konzern und legt die Anforderungen fest.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette im Bereich Kundinnen und Kunden mit folgenden Maßnahmen:

Die positive Auswirkung auf Kundinnen und Kunden im Bereich Persönliche Sicherheit soll durch interne Sicherheitsvorgaben und die Implementierung von Sicherheitstechnologien gestärkt werden.
Im AKS wird die Sicherheitsstrategie erarbeitet und dem Konzern Vorstandsausschuss Technologie zur Freigabe vorgelegt. Die Sicherheit der inverkehrgebrachten Produkte ist Gegenstand der Arbeit des Ausschusses Produktsicherheit (APS). Über die konzernweit umzusetzenden Richtlinie Produktsicherheit- und -konformität wird die Einrichtung eines APS bei den verantwortlichen Herstellern vorgegeben und ebenso auch die Verpflichtung, dass der APS bei sicherheitsrelevanten Vorgängen einzuschalten ist.

Eine ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesem Handlungsbereich erfolgen unter „Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden".

MANAGEMENTKONZEPTE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Um die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit ihren Fahrzeugen kontinuierlich zu reduzieren, hat der Volkswagen Konzern unterschiedliche ineinandergreifende Managementsysteme aufgesetzt, die ein konzernweites Governance-Konzept für Fahrzeugsicherheit darstellen. Dieses Konzept bildet die Grundlage für ein hohes Maß an Produktqualität und die Einhaltung von unter anderem gesetzlichen und behördlichen Vorschriften, internen Sicherheitsvorgaben sowie Verbraucherschutzanforderungen.

Hierzu zählt unter anderem die kontinuierliche Ausrichtung an hohen Sicherheitsstandards für die mechanischen, mechatronischen und elektronischen Systeme sowie die funktionale Sicherheit der Fahrzeuge. Daran anknüpfend sind eine Reihe von Managementsystemen über Konzernrichtlinien vorgegeben, die diese Sicherheitsstandards, geltende Normen sowie den Stand der Technik systematisch in Design, Entwicklung, Fertigung und Prüfung von Fahrzeugen in den Markengesellschaften verankern. Hierbei sind stets alle drei Level, gesetzliche Vorgaben, interne Sicherheitsvorgaben und Verbraucherschutzstandards adressiert. Dieses Kapitel stellt die Sicherheitsstrategie und Konzernrichtlinien vor.

Sicherheitsstrategie

Um die existierenden Systeme für Fahrzeugsicherheit noch stärker im strategischen Konzept des Volkswagen Konzerns zu verankern, gibt es eine konzernweite Sicherheitsstrategie, die vom Vorstand verabschiedet wurde.

Das Zielbild der Sicherheitsstrategie ist es, einen Beitrag für die Verkehrssicherheit weltweit zu leisten. Damit einher geht die Reduzierung von Schwerverletzten und Getöteten bei Unfällen mit Fahrzeugen der Marken des Volkswagen Konzerns. Zur Unfallverhütung (aktive Sicherheit) und zur Minderung von Unfallfolgen (passive/integrale Sicherheit) werden relevante aktuelle Sicherheitsthemen erarbeitet und entwickelt.

Die Sicherheitsstrategie zielt darauf ab, auf ein hohes Schutzniveau für Kundinnen und Kunden sowie weitere Unfallbeteiligte hinzuwirken. Dies wird durch die Anwendung moderner Technik erreicht. Dadurch wird dazu beigetragen, dass Verbraucherschutzanforderungen sowie interne und externe Sicherheitsanforderungen und gesetzliche Vorgaben mit dem gebündelten zur Verfügung stehenden Know-how adressiert und konzernübergreifend marktspezifisch umgesetzt werden. Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden können zum Beispiel durch Mängel oder Qualitätsprobleme entstehen. Mit dem Erfüllen der adressierten Sicherheitsanforderungen wirkt der Volkswagen Konzern diesen Auswirkungen entgegen. So soll die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verringert und damit die tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung erzielt werden.

Über die Sicherheitsentwicklungen in den Marken erfolgt die strategische Ausrichtung anhand der Sicherheitsstrategie. Diese wird unter anderem im Konzerngremium AKS verfolgt.

Ergeben sich Aktualisierungsbedarfe in der Sicherheitsstrategie, werden diese von den Leitungen der Sicherheitsentwicklung aus den Marken geprüft und die Strategie bei Bedarf entsprechend nachgeschärft.

Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System

Um der Gefahr eines unbefugten Zugriffs auf Fahrzeuge und deren digitalen Angebote, entgegenzuwirken, hat der Volkswagen Konzern über die Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System (ACSMS) Vorgaben über ein Automotive-Cyber-Security-Managementsystem erarbeitet. Damit wird der potenziellen negativen Auswirkung auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden in Form von Manipulation

digitaler Systeme entgegengewirkt. Durch gesetzliche Vorgaben, unter anderem aus der Regelung 155 Cybersicherheit und Cybersicherheitsmanagementsystem Sicherheitsregulierung (UN-R 155) der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), ergeben sich Anforderungen an die Fahrzeug- sowie Softwareentwicklungen, die ebenfalls große Auswirkungen auf die IT-Systeme haben.

Um das Risiko von Cyberangriffen auf Fahrzeuge auch in Zukunft zu steuern und um angemessen reagieren zu können, optimiert der Volkswagen Konzern die Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme fortlaufend in allen Konzernmarken. Es existiert ein markenübergreifender Austausch, der sowohl prozessual als auch produktbezogen stattfindet. Dabei steht vor allem der Schutz der Kundinnen und Kunden im Fokus.

Ziel des ACSMS ist außerdem die Stärkung der automobilen Cybersicherheit über den Produktlebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen digitalen Ökosystems. Mit der zunehmenden Digitalisierung des Fahrzeuges, Konnektivität und Share Mobility weist das Thema Cyber Security auch zunehmend einen Bezug zur Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden.

Das ACSMS legt in Form von Richtlinien und Kontrollmaßnahmen fest, wie die automobile Cybersicherheit aufgebaut und aufrechterhalten werden soll, um unberechtigten Zugriffen vorzubeugen. Die Wirksamkeit des ACSMS mit einer entsprechenden Zertifizierung wurde jeweils durch die für die Konzernmarken zuständigen Typgenehmigungsbehörden bestätigt. Vorausgegangen war jeweils ein externes Audit, welches die Einhaltung der UNECE-Regulierung UN-R 155 zum Gegenstand hatte. Innerhalb des Gültigkeitszeitraums werden jährliche Überwachungsaudits durchgeführt.

Die Richtlinie ACSMS gilt als Mindestanforderung für sämtliche kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, welche Typgenehmigungen für Fahrzeuge erwirken, Schnittstellen beziehungsweise relevante Prozesse zu Gesellschaften haben, die Typgenehmigungen beantragen und/oder Teile des digitalen Ökosystems für diese Fahrzeuge entwickeln oder betreiben oder Software-Updates für Fahrzeuge bereitstellen und durchführen.

Für die Definition dieses Managementkonzepts ACSMS ist die Leitung Konzern Qualitätsmanagement, Digitalisierung und IT verantwortlich. Die oberste Leitung (Vorstand oder Geschäftsleitung) jeder relevanten Konzerngesellschaft ist für die Umsetzung verantwortlich.

Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Die Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität spielt insbesondere im Hinblick auf die Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden eine wichtige Rolle. Sie definiert konzernweit einheitliche Standards, um gesetzliche Verpflichtungen und unseren eigenen Anspruch in Bezug auf die Erfüllung der Produktverantwortung für in Verkehr gebrachte Produkte wahrzunehmen: Für Produkte sind die geltenden gesetzlichen und behördlichen Vorschriften sowie sonstige rechtlich verbindliche Standards einzuhalten, für die in Verkehr gebrachten Produkte ein System zur aktiven und passiven Produktbeobachtung vorzuhalten und etwaige Gefahren, die von solchen Produkten ausgehen könnten, im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren abzuwehren.

Die Umsetzung der Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität obliegt den Volkswagen Konzerngesellschaften, die als verantwortliche Hersteller Fahrzeuge produzieren beziehungsweise herstellen lassen und in den Verkehr bringen. Im Volkswagen Konzern sind das die Markengesellschaften und Vollfunktionsgesellschaften beziehungsweise Co-Entrepreneure. Diese sind dafür verantwortlich, die Konzernrichtlinie in eigene Regelungen, zum Beispiel Organisationsrichtlinien, und Standards zu überführen und umzusetzen.

Die Verantwortung für die Sicherheit und Konformität der Produkte liegt bei den herstellenden Marken- und Vollfunktionsgesellschaften beziehungsweise Co-Entrepreneuren. Das Leitungsorgan der Markengesellschaft delegiert die Verantwortung zur rechtzeitigen Veranlassung von Maßnahmen, die gegebenenfalls erforderlich sind, um die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte abzusichern, auf einen bei der Markengesellschaft eingerichteten oder einzurichtenden APS. Das Leitungsorgan oder die Geschäftsführung einer Vollfunktionsgesellschaft beziehungsweise des Co-Entrepreneurs delegiert diese Aufgaben über einen Dienstleistungsvertrag mit der Markenobergesellschaft seiner Marke auf den APS der entsprechenden Markengesellschaft.

Bekenntnis zu Menschenrechten

Die Achtung von Menschenrechten ist für den Volkswagen Konzern ein zentrales Anliegen. Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften nur durch ethisches und integres Handeln möglich ist. Im Rahmen unserer unternehmerischen Tätigkeit bekennen wir uns umfassend zu unserer Menschenrechtsverantwortung. Eine detaillierte Beschreibung der Menschenrechtsbekenntnisse erfolgt im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" unter „Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte". Der Austausch mit Betroffenen findet über das Hinweisgebersystem und die Einleitung von Abhilfemaßnahmen statt. Eine detaillierte Beschreibung dessen erfolgt im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" unter „Hinweisgebersystem".

VERFAHREN: EINBEZIEHUNG VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Berücksichtigung von Aktivitäten der Verbraucherschutzorganisationen

Um die Interessen, Erfahrungen oder Perspektiven der Nutzer seiner Fahrzeuge kennenzulernen und zu berücksichtigen, arbeitet der Volkswagen Konzern auf Markenebene mit unterschiedlichen nationalen und internationalen Verbraucherschutzorganisationen als glaubwürdige Stellvertretende der Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer zusammen. Die übergreifende Organisation zur Zusammenarbeit mit Verbraucherschutzbehörden und Industrievereinigungen zum Thema Sicherheit übernimmt der AKS. Die Kooperation findet zum Beispiel mit dem Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), dem China Insurance Safety Index und den jeweiligen Landes- und Regionalverbänden des New Car Assessment Programs (NCAP) statt.

Für die Marke VW PKW ist beispielsweise geregelt, dass Kontaktpersonen oder Verbindungsbüros mit entsprechenden Ansprechpersonen für die Verbraucherschutzorganisationen implementiert sind. Die Verantwortung liegt bei dem oder der Global-Safety-Affairs-Verantwortlichen der Hauptabteilung Entwicklung Sicherheitssystem der Volkswagen AG. Die Erarbeitung resultierender Anforderungen erfolgt im Austausch aller Konzernmarken über den AKS. So wird darauf hingewirkt, dass alle vorhandenen Informationen im Volkswagen Konzern bekannt sind. Neuerungen beziehungsweise Änderungen im Ratingverfahren werden im AKS erarbeitet und berichtet.

Die jeweiligen NCAPs veröffentlichen im Zuge der kontinuierlichen Anpassung ihrer Standards regelmäßige Aktualisierungen in Form von sogenannten Roadmaps. Die Updates werden über Industriemeetings, Veröffentlichungen auf Homepages oder Mitteilungen über E-Mails kommuniziert. Der Austausch und die Treffen mit den Verbraucherschutzorganisationen finden themen- und projektbezogen statt. Die Regelmäßigkeit ist dabei abhängig von der Roadmap des jeweiligen NCAPs. Die Informationen und Anforderungen der NCAPs sind Bestandteil der Sicherheitsstrategie und finden Anwendung in der Produktentwicklung. Diese Prozesse werden unter „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle" beschrieben.

Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit ist durch den Erhalt der Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen, zum Beispiel der NCAP-Sternebewertung, nachweisbar.

Zusammenarbeit im Rahmen der Abhilfeprozesse

Zwei weitere Austauschformate mit Kundinnen und Kunden, die von einem sicherheitsrelevanten Sachverhalt oder einer Cyber-Security-Lücke betroffen sind, existieren im Rahmen der passiven Produktbeobachtung und im notwendigen Falle durch Sachverhaltsaufklärung und Maßnahmenumsetzung. Der Abhilfeprozess einschließlich Austauschformate für beide Prozesse wird unter „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle" beschrieben.

VERFAHREN: ABHILFEPROZESSE UND MELDEKANÄLE

Abhilfeprozess für sicherheitsrelevante Sachverhalte

Ergeben sich aus der passiven oder aktiven Produktbeobachtung Hinweise auf einen sicherheitsrelevanter Sachverhalt, so wird dieser in den Fachbereichen (zum Beispiel Technische Entwicklung, Produktion) analysiert. Dabei werden Aspekte wie die Häufigkeit des Auftretens, die Schadensursache, die Bauteilbetroffenheit und die Betroffenheit anderer Modelle im Konzern berücksichtigt.

Bestätigt sich die Sicherheitsrelevanz, ist nach den im Konzern geltenden Vorgaben der APS einzuschalten, der über die erforderlichen und zweckmäßigen Maßnahmen bezüglich der Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte entscheidet. Dabei kann es sich beispielsweise um die Entscheidung zur

Durchführung eines Rückrufs, eine Servicemaßnahme in der Werkstatt, erweiterte Garantieleistungen oder einen Auslieferungsstopp handeln.
Die Umsetzung der im APS entschiedenen Maßnahmen wird durch die Abteilung Produktsicherheit initiiert und koordiniert. Zu den wesentlichen Aufgaben dieser Abteilung gehören die Identifikation der betroffenen Fahrzeuge, die Erstellung und Abstimmung von Arbeitsanleitungen, die Beauftragung der Bevorratung von Ersatzteilen sowie die Festlegung des Starttermins der Maßnahme.

Die operative Verantwortung für die Umsetzung hängt von der Art der entschiedenen Maßnahmen ab. In den meisten Fällen handelt es sich hierbei um Maßnahmen im Feld, die von den Handelsorganisationen und deren Partnerbetrieben umgesetzt werden. Die Betreuung und das Controlling der Umsetzung erfolgen durch die Importeure. Die Effektivität der Umsetzung wird durch die aktive und passive Produktbeobachtung erfasst. Zudem erfolgt ein Monitoring anhand der Umsetzungsquote der Maßnahmen.

Die im APS beschlossenen Aufträge und Maßnahmen sind für alle Bereiche, einschließlich der von einem Vorgang gegebenenfalls betroffenen Gesellschaften, verbindlich. Die Überwachung der fristgerechten Umsetzung der vom APS beschlossenen Aufträge und Maßnahmen erfolgt durch die APS-Geschäftsstelle. Bei Bedarf berichtet die APS-Geschäftsstelle an den APS zum Stand der Abwicklung.

Austauschformate

Ein Austausch mit Kundinnen und Kunden erfolgt an unterschiedlichen Stellen des Prozesses. Über die passive Produktbeobachtung werden zum Beispiel Kundenbeschwerden beim Fahrzeughändler oder in der Werkstatt, auf Social Media oder in Forenbeiträgen sowie Eingänge über die Kundenhotline und Kundenbetreuung der jeweiligen Marken bei der Sachverhaltsklärung berücksichtigt. Die Verantwortung für die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden liegt während des gesamten Prozesses bei den jeweiligen Fachbereichen, zum Beispiel des After Sales, des Marketings und der Kommunikation.

Ein weiterer Austausch kann bei Umsetzung einer Abhilfemaßnahme im Markt stattfinden. Werden Maßnahmen vom APS entschieden, sind die Importeure zur Umsetzung der Maßnahmen über ihre Partnerbetriebe nach dem Importeursvertrag verpflichtet. Die betroffenen Fahrzeughaltenden werden bei diesem Prozess über die notwendigen Schritte zu Beseitigung der potenziellen Sicherheitsthemen informiert (zum Beispiel über den Postweg oder direkte Ansprache beim Werkstattbesuch). Das kann zum Beispiel den Austausch eines fehlerhaften Bauteils in der Werkstatt umfassen.

Abhilfeprozess für Cyber-Security-Sachverhalte

Kundinnen und Kunden können sich mit ihren Anliegen aus dem Bereich Cyber Security an die Autohäuser wenden. Die Autohäuser nehmen die Beanstandungen auf und leiten diese im Bedarfsfall über den Importeur an den Hersteller weiter. Auf der Seite des Herstellers sind Prozesse etabliert, die die Beanstandungen an das jeweilige Incident-Management weiterleiten. Sollten dort Abstellmaßnahmen entschieden und eingeleitet werden, greifen für Feldmaßnahmen die beschriebenen Abhilfeprozesse im Rahmen des APS. Bei Änderungen am Produkt greifen die Standardmaßnahmen aus den Entwicklungsprozessen, wie Tests und qualitätssichernde Maßnahmen. Es sind Überprüfungen etabliert, um zu überwachen, inwiefern die Fälle innerhalb der Supportstruktur korrekt bearbeitet worden sind. Anhand dieser Analysen können Anpassungen an den Prozessen und der Supportstruktur durchgeführt werden.

Es sind Awareness-Maßnahmen und Schulungen für Importeure und Autohäuser etabliert, sodass die dortigen Beschäftigten geschult sind, um entsprechend reagieren zu können. Dies geschieht unter anderem anhand von Beispielfällen, mit Hilfe derer die dortigen Beschäftigten das Vorgehen besser nachvollziehen können.

Austauschformat

Über den eingerichteten Security-Kontakt haben Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und Sicherheitsforscher (beispielweise Nichtregierungsorganisationen oder Privatpersonen) die Möglichkeit, Verdachtsfälle zu Security-Schwachstellen unter https://www.volkswagen.de/de/mehr/rechtliches/kontakt-cyber-security.html zu melden. Kundinnen und Kunden können darüber hinaus Meldungen über ihre Autohäuser und die Kundensupport-Hotline abgeben. Ein solcher Vorgang wird über die etablierte Supportstruktur an das

jeweilige Incident-Management weitergeleitet, analysiert und entsprechend mit Maßnahmen belegt. Sofern konkrete APS Maßnahmen getroffen werden müssen, werden die betroffenen Fahrzeughalter über die notwendigen Schritte zur Beseitigung der potenziellen Sicherheitsthemen informiert. Das kann zum Beispiel ein Software-Update sein. Das Ziel der Zusammenarbeit ist, Schwachstellen in den Produkten bezüglich Cyber Security frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen zuzuleiten, um ein Ausnutzen der Schwachstelle durch Dritte zu vermeiden. Die operative Verantwortung für den Car-Security-Incident-Prozess (CSI) liegt innerhalb der Qualitätssicherung der jeweiligen Marke. Die Kundeninteraktion erfolgt über die zuständigen Abteilungen, zum Beispiel Customer Experience oder After Sales.

Meldekanäle

Das Hinweisgebersystem kann ebenfalls genutzt werden, um Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften zu melden. Sicherheitsrelevante Hinweise werden in die beschriebenen Abhilfeprozesse überführt. Die Verfügbarkeit des Hinweisgebersystems und der Schutz von Hinweisgebenden sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" näher beschrieben.

Für Beschwerden beziehungsweise Rückmeldungen zu Fahrzeugen und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns können sich Kundinnen und Kunden via E-Mail oder Telefonhotline an uns wenden. Die Webseiten der jeweiligen Marken führen Kontaktwege auf, die es Kundinnen und Kunden ermöglichen, ihre Anliegen direkt zu platzieren. Im Rahmen dessen ist jede Marke für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kanäle selbst zuständig.

Im Bereich Cyber Security strebt der Volkswagen Konzern an, relevante Security-Schwachstellen zu identifizieren und entsprechend zu bearbeiten. In diesem Zusammenhang nimmt er Hinweise seiner Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und -forscher entgegen. Sollten Kundinnen und Kunden Hinweise auf eine Security-Schwachstelle in den Produkten entdeckt haben, können sie diese direkt über die Kanäle der jeweiligen Marken kommunizieren. Im Rahmen der in den Marken etablierten Klärungsprozesse wird den Hinweisen dann in den Marken nachgegangen.

- vulnerability@volkswagen.de (Volkswagen PKW und Volkswagen Nutzfahrzeuge)
- vulnerability@audi.de (Audi)
- security@skoda-auto.cz (Škoda)
- vulnerability@seat.es (SEAT)
- security@porsche.de (Porsche)

Die an die Meldekanäle der Marken vorgebrachten sicherheitsrelevanten Beanstandungen der Kundinnen und Kunden werden von den Marken verfolgt und überwacht. Im Rahmen dessen ist jede Marke für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kanäle selbst zuständig.

Eine Überprüfung dessen, ob Kundinnen und Kunden die Kundenportale kennen, ihnen trauen und vor Repressalien geschützt sind, findet daher auf Konzernebene nicht statt.

MAßNAHMEN: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Zusätzlich zu den vorgestellten Richtlinien und der Sicherheitsstrategie ergreift der Volkswagen Konzern Maßnahmen, um dazu beizutragen, dass die Fahrzeuge auf dem aktuellen Stand der Sicherheitstechnik sind, insbesondere in Bezug auf Unfallvermeidung und Unfallfolgenabmilderung. Zu diesen Maßnahmen zählen die Forschungsaktivitäten zur Fahrzeugsicherheit, die Erarbeitung von sicherheitsrelevanten Themen, unter anderem über die Arbeitskreisstruktur des AKS, und die Integration der Inhalte in die Projekte im Verlauf des Produktentwicklungsprozesses (PEP). Durch die Zusammenarbeit mit den regionalen Verbraucherschutzorganisationen verpflichtet sich der Volkswagen Konzern zu Sicherheitsstandards. So wird die tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf die Sicherheitsstandards für Fahrzeugsicherheit bewirkt, die durch Unfallvermeidung und Unfallabmilderung Einfluss auf die Gesundheit unserer Kundinnen und Kunden nehmen kann. Im Sinne der ESRS versteht der Volkswagen Konzern diejenigen Maßnahmen, die zur Einhaltung der Sicherheitsvorgaben beitragen, als Maßnahmen, die zur Verhinderung, Milderung und Behebung potenzieller und tatsächlicher negativen Auswirkungen seiner Produkte beitragen. Diejenigen Maßnahmen, die dazu beitragen, Sicherheitsstandards über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus umzusetzen, werden als Maßnahmen mit einem positiven Beitrag auf die Fahrzeugsicherheit angesehen. Die Mitarbeit in Verbraucherschutzorganisationen und

die erhöhten internen Sicherheitsvorgaben des Volkswagen Konzerns führen zur Erhöhung der generellen Sicherheitsstandards von Fahrzeugen und können somit zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Der Volkswagen Konzern bewegt sich in Fragen der Fahrzeugsicherheit mindestens auf dem Level geltenden Rechts. Somit gibt es keine internen Prozesse, die mit der Erfüllung dieser Vorgaben in Konflikt stehen.

Da es dennoch zu Sicherheitslücken kommen kann, gibt es eine Reihe an Maßnahmen, die für bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge greifen und im Fall eines Sicherheitsrisikos zu Abhilfe führen. So wird der potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkung auf die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden entgegengewirkt, die durch Sicherheitslücken entsteht und entstehen können. Im Fall von Cyber-Security-Themen besteht die Möglichkeit zur Zusammenarbeit mit Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und -forschern, die potenzielle Sicherheitslücken melden können. Diese werden innerhalb des CSI-Prozesses bewertet und bei entsprechender Notwendigkeit geschlossen. Als Ergebnis des Lessons-Learned-Prozesses kann die Klärung eines Sachverhaltes neben der Abhilfemaßnahme auch Auswirkungen auf die Strategie, das ACSMS oder die Produktentwicklung haben. Das Incident-Management hat eine Prozessschnittstelle zur Produktentwicklung, worüber Lessons Learned mit Relevanz für die Entwicklung zukünftiger Produkte direkt integriert werden. Der Austausch findet im Kontext der Auswertung anlassbezogen statt. Mittels aktiver und passiver Produktbeobachtung werden bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge auf zuvor unerkennbare Produktrisiken überwacht. Der APS ist dafür verantwortlich, über für die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zu entscheiden. Die APS-Mitglieder informieren ihre jeweiligen Geschäftsbereiche eigenverantwortlich über die Tätigkeit des APS sowie über die aus den Vorgängen gegebenenfalls für den jeweiligen Geschäftsbereich gewonnenen Erkenntnisse (Lessons Learned). Über den Lessons-Learned-Prozess ist ein Rückfluss der gewonnenen Erkenntnisse in die vorgelagerten Prozesse (zum Beispiel Entwicklung neuer Produkte) möglich, sodass der gesamte Prozess kontinuierlich verbessert wird.

Für die Umsetzung und Definition von Maßnahmen im Themenfeld Fahrzeugsicherheit und Cyber Security sind im Volkswagen Konzern das Konzerngremium AKS sowie ACSMS und APS zuständig, die durch ihre personellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen auf die Kundinnen und Kunden positiven Einfluss nehmen. Teils obliegt die Umsetzung auch den Marken. Es ist geplant, alle beschriebenen Maßnahmen in der Zukunft beizubehalten.

Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie

Die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie tragen dazu bei, negative wie positive Auswirkungen auf die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden im Bereich Produktentwicklung zu steuern. In diesem Kontext findet eine Zusammenarbeit mit unter anderem Verbraucherschutzorganisationen, Lieferanten, Forschungseinrichtungen und weiteren relevanten Stakeholdern in der Fahrzeugsicherheit statt und erfolgt eine Zusammenarbeit von weiteren unternehmensinternen Stakeholdern wie der Technischen Entwicklung, der Qualitätssicherung, dem Rechtswesen, et cetera.

Arbeitskreis Sicherheitssystem

Das konzernübergreifende Gremium Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS) befasst sich mit der Koordination und Festlegung von den in der Sicherheitsstrategie festgelegten markenübergreifenden Sicherheitsanforderungen. Das Gremium setzt sich aus Vertretungen der Entwicklung Sicherheitssystem der Marken- sowie Agenda-bezogenen variierenden Teilnehmenden zusammen. Insbesondere befasst sich das Gremium mit folgenden Themen und Aufgaben:

- Definition und Abstimmung der Sicherheitsanforderungen zu allen Themen der integralen Sicherheit (beinhaltet: aktive und passive Sicherheit sowie Pre- und Post-Crash) sowie deren Zuweisung zu thematischen Schnittstellenbereichen und verantwortlichen Organisationseinheiten der Entwicklung in den Marken
- Synchronisierung zu Themen von Verbraucherschutzorganisationen, wie zum Beispiel
- die Positionierung bei neuen Anforderungen oder die Erarbeitung sowie Abstimmung zu neuen Verbraucherschutzanforderungen
- Identifikation und Koordination von Vorentwicklungen, Komponenten- und Funktionsentwicklungen weltweit
- Koordination und Verfolgung von Forschungsaktivitäten zu allen Themen der integralen Sicherheit

Die quartalsweisen Treffen im Jahr und die darüber erarbeiteten Inhalte sind eine zentrale Maßnahme in der Umsetzung der Sicherheitsstrategie. Da es sich um die Erarbeitung von externen und internen Sicherheitsvorgaben sowie Verbraucherschutzvorgaben handelt, wirkt sich diese auf die Fahrzeugsicherheit aus.

Die Bearbeitung aktueller sicherheitsrelevanter Themen erfolgt in den einzelnen themenbezogenen Arbeitskreisen sowie der Querschnitt-Arbeitsgruppe, die sich ebenfalls aus Vertretungen der Produktentwicklung der unterschiedlichen Marken zusammensetzen. Themen können entweder von den Arbeitskreisen proaktiv erarbeitet und in die Agenda des AKS eingebracht werden, oder sie werden vom zentralen Team des AKS beauftragt. Anlässe für die Untersuchung von Themen können zum Beispiel erneute Prüfungen von Rating-relevanten Themen, die Untersuchung der Auswirkung gesetzlicher Änderungen, Tests von neuen Sicherheitstechnologien oder themenbezogene Wettbewerbsanalysen sein. Insgesamt gibt es 19 verschiedene Arbeitskreise und Querschnitt-Arbeitsgruppen, die sich jeweils mit verschiedenen Sicherheitsbereichen, wie zum Beispiel Kindersicherheit, Fußgängerschutz, E-Mobilität oder Airbags, beschäftigen und drei- bis viermal im Jahr zusammenkommen, um diese Themen zu erarbeiten.

Erfüllung und Umsetzung der Sicherheitsziele

Die Umsetzung der Sicherheitsziele (intern, extern und durch den Verbraucherschutz vorgegeben) integriert sich in den Produktentwicklungsprozess (PEP). Im Rahmen des PEP gibt es Prozesse, um die Ableitung und Erstellung der Sicherheitsziele zu definieren und somit die Sicherheitsstrategie in das Produkt zu überführen. Die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen bei der Entwicklung eines neuen Modells werden unter anderem in Form einer technischen Produktbeschreibung festgeschrieben und zur Umsetzung in den Produkten kommuniziert.

In diesem Kontext ist ein wesentlicher Schritt des PEP die Erstellung einer technischen Produktbeschreibung. Hier wird systematisch erfasst, welche gesetzlichen, internen und Verbraucherschutzziele erfüllt werden sollen. In dem Dokument wird entsprechend der zu erfüllenden Anforderungen festgelegt, welche aktiven und passiven Sicherheitstechnologien in einem Modell verbaut werden müssen.

Der PEP ist eine Empfehlung des Volkswagen Konzerns, der unter Berücksichtigung der rechtlichen und organisatorischen Besonderheiten der jeweiligen Gesellschaft entsprechend anzupassen und durch Einbindung in das jeweilige Qualitätsmanagementsystem umzusetzen ist.

Konzernunfallforschung

Die Konzernunfallforschung hat genau wie die Hauptabteilung Entwicklung Sicherheitssystem das Leitbild eines Verkehrssystems ohne Schwerverletzte oder Getötete in den Grenzen der technischen Machbarkeit. Forschungsthemen, die diesem Leitbild zuträglich sind, werden bearbeitet.

Aktiv wird dazu an unterschiedlichen Themen geforscht. Zu nennen sind die Themen der Sicherheit für Menschengruppen mit unterschiedlichen Eigenschaften (beispielsweise Sicherheit verschiedener Gewichtstypen, Größen, diverser Altersspezifika) sowie die Kompatibilität zwischen Unfallgegnern (beispielsweise Fahrzeug gegen Fußgänger, schwerer Sport Utility Vehicle (SUV) gegen leichtes Stadtauto), um bestehende Forschungsergebnisse einordnen und Ableitungen vornehmen zu können.

Die Themen werden aktiv von den Entwicklungsabteilungen der Konzerngesellschaften bei der Konzernunfallforschung angefragt oder proaktiv von der Konzernunfallforschung vorgeschlagen. Oft werden konkrete Fragestellungen zu Themen, die der Sicherheitsentwicklung schon bekannt sind, an die Unfallforschung herangetragen. Diese werden daraufhin entsprechend wissenschaftlicher Standards beantwortet. Die Konzernunfallforschung ist als Konzernstelle markenübergreifend tätig.

Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System

Car-Security-Incident-Prozess

Der CSI-Prozess soll darauf hinwirken, dass die Ursache für einen Fahrzeugsicherheitsvorfall identifiziert, fachlich bewertet und durch die Umsetzung geeigneter Maßnahmen behoben wird. Zu den Grundsätzen unseres Automotive-Cyber-Security-Managementsystems zählt unter anderem, Fahrzeuge und deren digitales Ökosystem über ihren Lebenszyklus auf Cyberbedrohungen hin zu überprüfen und zu überwachen. Weiterhin ist eine adäquate Risikobewertung von Cyber-Security-Risiken aufrechtzuerhalten sowie für die Erkennung von und die Reaktionsfähigkeit auf Cyber-Security-Vorfälle zu sorgen. Diese Grundsätze münden in den in allen Marken wirkenden

CSI-Prozess. Über interne (zum Beispiel technische Entwicklung) und externe Quellen (Internet, Melder), die kontinuierlich betrachtet werden, erlangt das Unternehmen Kenntnis über potenzielle Vorfälle. Der Prozess dient auch als Treiber und Koordinator zwischen den unterstützenden Bereichen, um die Schwachstelle zu analysieren und geeignete Maßnahmen zuzuführen. Risikoabschätzungen werden getroffen sowie Reaktionspläne erstellt und verfolgt. Sollte die Notwendigkeit einer Feldaktion erkannt werden, wird der Vorgang an den zuständigen APS übergeben. Zur Unterstützung der Umsetzung des Prozesses wurden Methoden zur Erkennung, Nachverfolgung und Nachbereitung entwickelt sowie Entscheidungs- und Kontrollgremien etabliert. Der Prozess ist vollständig implementiert und wird durchgängig umgesetzt.

Der Fokus der Maßnahme liegt auf Produkten, die bereits in Verkehr gebracht wurden und gilt für alle Märkte, in denen die Produkte des Volkswagen Konzerns vertrieben werden. Die Ausführung des CSI ist ereignisorientiert bei Vorfällen und Meldungen. Das Monitoring von Schwachstellen hingegen stellt einen kontinuierlichen Prozess dar. Mit diesem Vorgehen soll dazu beigetragen werden, dass möglichst keine Schwachstelle, die Produkte des Volkswagen Konzerns betrifft, unerkannt bleibt.

Unter „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle" werden die Prozesse hin zu einer Abhilfemaßnahme in weiterem Detail ausgeführt.

Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Produktbeobachtung

Der Volkswagen Konzern hat ein umfassendes Produktbeobachtungssystem implementiert, das von den zuständigen Organisationseinheiten nach den festgelegten Vorgaben betrieben wird. Diese Maßnahme umfasst sowohl aktive als auch passive Produktbeobachtung, um die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte zu gewährleisten.

Die aktive Produktbeobachtung beinhaltet die regelmäßige und selbsttätige Erfassung und Auswertung von Daten und Informationen im Zusammenhang mit möglicherweise sicherheitsrelevanten Sachverhalten. Dies erfolgt mit der Durchführung angemessener Prüfmaßnahmen wie Stichproben, der Analyse fahrzeugbezogener Massendaten, dem Monitoring von Fachpresse und Internet, einschließlich Social Media, sowie durch Meldungen von Marktüberwachungsbehörden.

Die passive Produktbeobachtung umfasst die systematische Erfassung möglicherweise sicherheitsrelevanter Sachverhalte, wie zum Beispiel Hinweise auf eine Gefahr für Leib und Leben, Gesundheit oder das Eigentum von Personen, durch Einzelfallmeldungen, Meldungen von Importeuren und Händlern, Kundenreklamationen, Beanstandungen von Behörden sowie Unfallnachrichten.

Das Ziel dieser Maßnahmen ist es, mögliche Sicherheitsrisiken in Verkehr gebrachter Fahrzeuge frühzeitig zu erkennen. Sobald sicherheitsrelevante Sachverhalte vorliegen, werden die erfassten Daten und Informationen unverzüglich einer näheren technischen Analyse sowie gegebenenfalls einer Risikobewertung unterzogen. Auf Basis des ermittelten Sachverhaltes werden Maßnahmen getroffen, die dem Schutz der Personen dienen, die mit dem Produkt in Berührung kommen.

Die Wahrnehmung dieser Produktbeobachtungsverantwortung erfolgt durch eine oder mehrere vom Leitungsorgan der jeweiligen Gesellschaft des Volkswagen Konzerns bestimmte Organisationseinheit(en). Der Umfang der Produktbeobachtung sowie der Umfang der daraus abgeleiteten Maßnahmen richten sich insbesondere nach dem Grad des Gefahrenrisikos. Dabei bedürfen Kraftfahrzeuge und ihre Ersatzteile sowie Zubehör aufgrund ihres erhöhten Gefahrenpotenzials einer intensiveren und umfangreicheren Beobachtung als andere Produkte.

ZIELE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

In Bezug auf Fahrzeugsicherheit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt.

Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven und negativen Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt.

Gleichwohl tragen die vorgestellten Managementkonzepte und Maßnahmen in Summe dazu bei, einen Beitrag für die Verkehrssicherheit der Kundinnen und Kunden zu leisten. Damit verfolgt der Volkswagen Konzern

sein Zielbild der Sicherheitsstrategie. Zur Ermittlung der Wirksamkeit sind die folgenden Maßnahmen und Prozesse etabliert.

Produktentwicklung

Die Effektivität und das Ambitionslevel werden durch das Einhalten von internen und externen Sicherheitsvorgaben sowie durch das Verfolgen von Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen, zum Beispiel der Euro NCAP Sternebewertung, nachverfolgt. Die Technische Produktbeschreibung legt in der Entwicklung eines Modells Zielvorgaben für die Sicherheitsstandards fest. Die Produktentwicklung richtet sich unter anderem nach diesen Zielen aus.

Konzernunfallforschung

Die Wirksamkeit der Sicherheitstechnologien wird zum einen über eine 24/7-Rufbereitschaft ermittelt, mittels derer in den Bundesländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt Unfälle erhoben werden. Dazu besteht eine enge Kooperation mit den Ministerien für Inneres und Sport der beiden Länder und der jeweiligen nachgeschalteten Landespolizei. Zum einen werden verunfallte Fahrzeuge durch die Unfallforschung genau begutachtet und Sicherheitstechnologien auf ihre Wirksamkeit hin untersucht. Zum anderen werden Unfallforschungsdaten, wie zum Beispiel die Unfallstatistiken unterschiedlicher Länder und Unfalldatenbanken, unter anderem die German In-Depth Accident Study (GIDAS)-Datenbank, gesichtet und ausgewertet. Sowohl positives Feedback, zum Beispiel wenn Maßnahmen den gewünschten Erfolg zeigen, als auch negatives Feedback, in Form von Verbesserungsideen, werden dabei in regelmäßigen Abständen bewertet. Die Ergebnisse werden sowohl in den entsprechenden Abteilungen als auch im AKS und dem speziell eingerichteten Unfallforschungstag kommuniziert.

Car-Security-Incident-Prozess

Im Rahmen einer Wirksamkeitsprüfung wird abgefragt, ob die Maßnahmen auch bei den relevanten Stellen, wie beispielsweise der technischen Entwicklung, angekommen sind und Eingang in die Fahrzeugproduktion gefunden haben. Im Anschluss an die Abarbeitung eines Vorfalls durchlaufen die CSI-Gremien bedarfsweise einen Lessons-Learned-Prozess, um den CSI-Prozess ebenfalls zu überprüfen.

Informationen zur Unternehmensführung

Eine nachhaltige, verantwortungsbewusste und transparente Unternehmensführung hat im Volkswagen Konzern hohe Priorität.

UNTERNEHMENSKULTUR

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkung im Bereich Unternehmenskultur

Im Themengebiet Unternehmenskultur hat der Volkswagen Konzern durch die Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 eine tatsächliche positive Auswirkung auf den angemessenen Schutz und die Entwicklung seiner Beschäftigten identifiziert. Der Begriff Unternehmenskultur ist im Volkswagen Konzern weiter gefasst als die Definition der ESRS und beinhaltet auch Themen wie beispielsweise Diversität und Mitbestimmung. Diese Aspekte werden unter Sozialinformationen berichtet. Die positive Auswirkung in diesem Kapitel zur Unternehmensführung resultiert aus der Förderung von Integrität, Gleichbehandlung, ethischem Verhalten, verantwortungsvollen Entscheidungsprozessen und die Betonung von Fairness durch die Arbeitnehmervertretung.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Unternehmenskultur hat Einfluss auf die Strategie und das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Unternehmenskultur in der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkung auf Geschäftsmodell und Strategie über verschiedene Maßnahmen im Bereich der Unternehmenskultur. Diesbezüglich liegt der Fokus des Kapitels bei Themen, die sich auf Integrität und Compliance (I&C) beziehen, wie dem Code of Conduct und dem Code-of-Conduct-Training, den Konzerngrundsätzen im Zusammenspiel mit dem Role Model Programme, dem Stimmungsbarometer und ergänzenden Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Unternehmenskultur erfolgt unter „Maßnahmen: Unternehmenskultur".

MANAGEMENTKONZEPTE: UNTERNEHMENSKULTUR

Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Integrität und Compliance stellen die Basis für ein korrektes und werteorientiertes Handeln im Volkswagen Konzern dar. Die Leitlinien dafür sind in den Verhaltensgrundsätzen – dem Code of Conduct – sowie in den Konzerngrundsätzen festgehalten. Der Code of Conduct bildet das ethische und wertebasierte Fundament für integres und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Als zentrales Element fördert er das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden, bietet Unterstützung bei der Meinungsbildung, vermittelt Ansprechpartner und gilt verbindlich für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns. Der Code of Conduct beruht

auf internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta, den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption.

Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns bilden die Konzerngrundsätze als Teil des Code of Conduct. Sie bilden die Grundlage der Unternehmenskultur und beschreiben, wofür der Volkswagen Konzern weltweit in allen Marken und Gesellschaften steht: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt Ich, Wir halten Wort. Diese Sätze sind ein Versprechen an die Kundinnen und Kunden, Aktionärinnen und Aktionäre, Geschäftspartner und an die Beschäftigten. Der Code of Conduct und die Konzerngrundsätze sind auf der Website des Volkswagen Konzerns frei zugänglich.

In Zusammenarbeit mit den relevanten Fachbereichen ist der Group Chief Integrity & Compliance Officer für den Inhalt des Code of Conduct verantwortlich. Dieser steht an der Spitze der konzernweiten Integrity & Compliance Organisation, die im Vorstandsressort „Integrität und Recht" liegt. Für die lokale Umsetzung in die Gesamtbelegschaft sind die Marken und Gesellschaften verantwortlich.

Die Group Integrity & Compliance Organisation unterstützt die Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und Gesetze sowie interne Vorgaben einzuhalten. Zu ihren Arbeitsschwerpunkten zählen unter anderem Anti-Korruption und Verhinderung von Veruntreuung, Betrug- und Geldwäscheprävention. Ausgangspunkt ist die interne Compliance-Risikobewertung (Internal Compliance Risk Assessment, ICRA).

Interne Compliance-Risikobewertung und Minimum Standards for Integrity and Compliance-Training and Communication

Im Rahmen der operativen Umsetzung von Integrität und Compliance werden unter anderem über die interne Compliance-Risikobewertung mögliche Risiken im Konzern ermittelt (exklusive des Porsche AG Konzerns wegen eigenständiger Compliance-Risikoanalyse) und entsprechende Arbeitsschwerpunkte festgelegt. Den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden dabei Risikoprofile, untergliedert in niedrig, mittel und hoch, sowie Maßnahmenpakete zugewiesen, zu denen auch Trainings- und Kommunikationsanforderungen zählen. Auf Basis dessen sind beispielsweise Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen für Beschäftigte des Konzerns umzusetzen, um integres Verhalten im Geschäftsalltag zu fördern, verantwortungsvoll zu handeln und Fehlverhalten zu vermeiden. Nach diesem risikobasierten Ansatz werden Beschäftigte, Mitglieder des Managements und relevante Interessengruppen regelmäßig zu Integritäts- und Compliance-Themen, Verfahren und Verhaltensregeln in ihrem Tätigkeitsbereich geschult. Zudem werden im Rahmen eines Monitoring- und Verbesserungsprozesses Überprüfungen zur Wirksamkeit der I&C-Maßnahmen von Auditoren durchgeführt. Darüber hinaus wird das Integritäts- und Compliance-Management-System (ICMS) kontinuierlich optimiert.

Der Porsche AG Konzern führt in den Hauptabteilungen eigenständig eine interne Compliance-Risikobewertung zur Identifizierung von Risikopotenzialen, Festlegung von Arbeitsschwerpunkten und Ableitung von Präventionsmaßnahmen durch.

Die Minimum Standards bieten in Ergänzung zu den ICRA-Maßnahmenpaketen eine Konkretisierung für die Gestaltung und Durchführung von I&C-Schulungen und werden zentral von Group Integrity & Compliance bereitgestellt. Sie sollen innerhalb der Marken und Gesellschaften Orientierung über die Schulungsthemen, deren Zielgruppen sowie die Mindestinhalte geben. Diese konzernweiten Minimum Standards gewährleisten ein definiertes Maß an Homogenität in den konzernweiten I&C-Schulungen. Die Entwicklung eines effektiven Schulungsprogramms sowie die Organisation und Durchführung von Schulungen, wie dem Code-of-Conduct-Training, liegen unter Berücksichtigung der Minimum Standards in der Verantwortung der jeweiligen Marken und Gesellschaften.

Das Code-of-Conduct-Training richtet sich an alle Beschäftigten in den kontrollierten Gesellschaften, einschließlich der Unternehmensleitung. Für Beschäftigte im indirekten Bereich (Angestellte und Management in Voll- und Teilzeit) ist das Training alle drei Jahre zu wiederholen. Die Teilnahme wird systemseitig erfasst. Praktikanten, Werkstudierende und Doktoranden sind beispielsweise ausgenommen.

Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2024 verfügten 261.707 Beschäftigte über eine gültige Qualifizierung zum Code of Conduct. Dies entspricht 97 % der zu qualifizierenden aktiven Belegschaft. Zahlen der Scania AB sind für die Berichterstattung 2024 nicht enthalten, da sie derzeit ihr Nachverfolgungssystem aktualisieren. Im Geschäftsjahr 2024 absolvierten 19.324 Beschäftigte der Porsche AG (dies entspricht 95,1% der relevanten Porsche AG Beschäftigten) das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze". Das Lernmodul stellt die gleichnamige Leitlinie vor und informiert über das Hinweisgebersystem sowie die Kontaktdaten des Compliance Helpdesks. Auch die Inhalte der Konzernrichtlinie Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption sowie Menschenrechte sind Gegenstand der Schulung.

Die Beschäftigten des produktionsnahen sogenannten direkten Bereichs werden alle vier Jahre entsprechend unterwiesen. Das Training bildet die Grundsätze der Code-of-Conduct-Broschüre ab und beinhaltet unter anderem Themen wie Umwelt-Compliance, Produkt-Compliance sowie das Korruptionsverbot. Die Inhalte werden regelmäßig aktualisiert. Anlassbezogen und mindestens einmal jährlich wird die konzernweite Umsetzung der verpflichtenden Schulungsmaßnahmen zum Code of Conduct in den Konzernvorstand berichtet.

MAßNAHMEN: UNTERNEHMENSKULTUR

Code-of-Conduct-Training

Mit dem Code-of-Conduct-Training werden Beschäftigte des Volkswagen Konzerns zu den Themen integres und regelkonformes Verhalten, Korruptionsverbot und im Schwerpunkt Korruptionsprävention geschult. Eine detaillierte Beschreibung des Code of Conduct-Trainings erfolgt unter „Managementkonzepte: Unternehmenskultur".

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis werden zweijährig zum Code of Conduct zertifiziert, mit dem Ziel, ihre Vorbildfunktion zu erkennen, ihre Beschäftigten entsprechend zu sensibilisieren und ihnen die Auffindung relevanter Informationen im Code of Conduct zu erleichtern. Teil der Zertifizierung ist auch, dass die Teilnehmenden die arbeitsvertragliche Meldepflicht bei Schweren Regelverstößen kennen und eventuelle Interessenkonflikte offenlegen.

Code-of-Conduct-Broschüre

Die Code-of-Conduct-Broschüre dient der Kommunikation des Code of Conduct an alle Beschäftigten und externe Stakeholder. Sie zielt darauf ab, das Verständnis des Code of Conduct im Volkswagen Konzern zu gewährleisten.

Alle Beschäftigten erhalten die Broschüre bei der Einstellung. Zudem ist sie intern und extern jederzeit online verfügbar. Das Dokument ist konzernweit publiziert und wird regelmäßig aktualisiert und von entsprechenden Kommunikationskampagnen begleitet. Im Berichtsjahr wurde ein aktualisierter Code of Conduct 3.0 grundsätzlich konzernweit veröffentlicht. Im Oktober 2024 erfolgte eine Aktualisierung des Code of Conduct 3.1 in Bezug auf die Meldekanäle des Hinweisgebersystems.

Role Model Programme

Ein wichtiger Teil des Selbstverständnisses des Volkswagen Konzerns ist es, Führungskräfte darin zu fördern und dazu zu befähigen, zu einer gelungenen Transformation beizutragen und ein Vorbild zu sein. Führungskräfte, die mit gutem Beispiel vorangehen, motivieren und Mut geben für Veränderungen geben, unterstützen die Wirksamkeit ihrer Teams und schaffen Vertrauen. Das sind Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Das Role Model Programme unterstützt Führungskräfte darin, diese Faktoren zu stärken.

Durch übersichtliche Team Aktivitäten in einer Toolbox erhalten Führungskräfte Anregungen und Anleitungen, die einfach und ohne zusätzliches Budget umsetzbar und gut in den Arbeitsalltag integrierbar sind. Bei allen Aktivitäten geht es darum, Führung lebendig zu gestalten, Distanzen zwischen Hierarchieebenen abzubauen, Innovationen zu fördern und das Vertrauen und den Austausch untereinander zu stärken. Die in der Toolbox enthaltenen Methoden und Anleitungen sind dabei den sieben Konzerngrundsätzen zugeordnet. Neben den zentral vorgeschlagenen Methoden und Anleitungen haben die Führungskräfte die Möglichkeit, eigene Methoden und Tools zu entwickeln und mittels sogenannter „Wild Cards" als Maßnahmen im Programm durchzuführen.

Der verbindliche Rahmen mit Mindestanforderungen für Führungskräfte unterstützt die Umsetzung dieses Programms zur Verbesserung der Unternehmenskultur. Das Role Model Programme wird jährlich und konzernweit durchgeführt. Zielgruppe sind alle Beschäftigten mit Führungs- und Teamleitungsaufgaben im Konzern.

Stimmungsbarometer

Die konzernweite Beschäftigtenbefragung Stimmungsbarometer bot den Beschäftigten die Möglichkeit, ihre Meinung, Einschätzung und Kritik zu äußern. Dadurch wurde jährlich die Stimmung im Konzern sowie zusätzlich die interne Arbeitgeberattraktivität im Volkswagen Konzern gemessen. Von besonderem Interesse ist die Meinung der Beschäftigten zu den Themen Integrität und Zusammenarbeit. Führungskräfte werden über die Ergebnisse des Stimmungsbarometers und somit über Verbesserungspotenziale in ihren Bereichen informiert. Sie sind im Anschluss aufgefordert, Maßnahmen zur weiteren Verbesserung einzuleiten. In definierten Prozessen unterstützt das Konzernteam Stimmungsbarometer die Führungskräfte mit Hilfe von verschiedenen Tools, wie dem Methodenkoffer. Der Fortschritt der Maßnahmen wird regelmäßig in den Teams besprochen sowie zusätzlich in einem Topdown-Ansatz überprüft, von der obersten bis zur untersten Führungsebene, mit dem Ziel, eine nachhaltige Umsetzung der von den Organisationseinheiten abgeleiteten Maßnahmen sicherzustellen.

Im Jahr 2023 haben 129 Gesellschaften in 48 Ländern des Konzerns am Stimmungsbarometer teilgenommen, dies entspricht einer Abdeckung von 86 % der Gesamtbelegschaft einschließlich der chinesischen Joint Ventures. Von den 588.072 Beschäftigten in den teilnehmenden Gesellschaften beteiligten sich 464.749, das entspricht 79 %. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngröße des Stimmungsbarometers. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung gewonnen und lag 2023 im Volkswagen Konzern bei 82,5 von 100 möglichen Indexpunkten, in der Volkswagen AG bei 75,8 Indexpunkten.

Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Daher wurde für das Jahr 2024 kein Stimmungsindex ermittelt. Die aus den Ergebnissen des Stimmungsbarometers 2023 initiierten Aktivitäten wirken jedoch auch in das Jahr 2024 und in Folgejahre fort. Die Überarbeitung der Konzernbeschäftigtenbefragung beinhaltet ein neues IT-System, ein neues Fragebogenkonzept und optimierte Folgeprozesse zur Auswertung der Ergebnisse. Das Ziel der Überarbeitung des Stimmungsbarometers ist, den kontinuierlichen Dialog weiter zu stärken sowie die Bindung und die Motivation der Beschäftigten weiter zu fördern. Nach der Überarbeitung soll das Stimmungsbarometer allen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns weiterhin als Instrument angeboten werden.

Das Ergebnis des Stimmungsindexes beeinflusst die Höhe des Jahresbonus als Teil der variablen Vorstandsvergütung. Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2024 von der ihm für die Geschäftsjahre 2024 und 2025 eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen, weil die Methode zur Messung des Stimmungsindexes derzeit neu aufgesetzt wird.

ZIELE: UNTERNEHMENSKULTUR

In Bezug auf das Thema Unternehmenskultur sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt. Ein wesentlicher Ausdruck der Unternehmenskultur sind die Verhaltensgrundsätze und das dazugehörige Training. Am 1. Januar 2024 wurde konzernweit ein aktualisierter Code of Conduct veröffentlicht. Durch relevante ergänzende Inhalte und ein übergreifendes, konzernweites Narrativ wird eine klare, werteorientierte Haltung vermittelt, die die Anschlussfähigkeit an zukünftige Entwicklungen sichert.

SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkung im Bereich Schutz von Hinweisgebenden

Der Schutz von Hinweisgebenden wurde über die Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 durch eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung als wesentlich identifiziert. Durch eine von Vertrauen und Integrität geprägte Unternehmenskultur erzielt der Volkswagen Konzern eine positive Wirkung, indem er die Bereitschaft von Beschäftigten und anderen Beteiligten entlang der gesamten Wertschöpfungskette stärkt, unethisches Verhalten und Fehlverhalten zu melden. Die Auswirkung besteht bereits heute und soll mittelfristig weiter ausgebaut werden, damit der Volkswagen Konzern auch zukünftig positiven Einfluss auf den Schutz von Hinweisgebenden nehmen kann und auf diese Weise alle Interessengruppen weiterhin zur Meldung von Fehlverhalten ermutigt.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Schutz von Hinweisgebenden gehört zum Verständnis von Integrität und Compliance und ist somit auch ein Teil der Konzernstrategie. Neben den Beschäftigten können auch Dritte Hinweise anonym über das Hinweisgebersystem abgeben, weshalb der Schutz von Hinweisgebenden auch innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette Anwendung findet.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich Schutz von Hinweisgebenden. Diese sollen die Erhaltung und Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen, insbesondere durch Schulungen zum Hinweisgebersystem und Konsequenzen bei Fehlverhalten.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Korruption und Bestechung erfolgt unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung".

MANAGEMENTKONZEPTE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln, des Code of Conduct sowie des Code of Conduct für Geschäftspartner hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Der Erfolg des Volkswagen Konzerns basiert auf Integrität und Compliance. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist es wichtig, von möglichem Fehlverhalten der eigenen Beschäftigten oder denen der Geschäftspartner zu erfahren und dieses zu unterbinden. Deshalb betreiben die Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns unter anderem ein unabhängiges, unparteiisches und vertrauliches Hinweisgebersystem, um ein mögliches Fehlverhalten von Beschäftigten überprüfen zu können. Das Hinweisgebersystem wird in verschiedenen Richtlinien des Volkswagen Konzerns adressiert, insbesondere im Code of Conduct und Code of Conduct für Geschäftspartner. Diese sind auf der Website des Volkswagen Konzerns frei zugänglich.

Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensethik und basiert auf den Prinzipien von Schutz, Fairness und Vertrauen. Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Beschäftigten des Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Dazu gehören insbesondere Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstraftaten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen Menschenrechte, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften und erhebliche Verstöße gegen den Datenschutz. Darüber hinaus dienen die Meldekanäle des Hinweisgebersystems auch zur Abgabe von Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)-relevanten Sachverhalten aus dem eigenen Geschäftsbereich oder der Lieferkette. Das Hinweisgebersystem gilt für den gesamten Volkswagen Konzern und wurde vom Konzernvorstand beschlossen. Die Ziele des Hinweisgebersystems sind der Schutz des Unternehmens, der Hinweisgebenden sowie aller Personen, die dazu beitragen, Fehlverhalten und Regelverstöße aufzudecken, zu unter-

suchen und abzustellen. Verstöße gegen das Benachteiligungsverbot werden als Schwerer Regelverstoß behandelt.

Im Hinweisgeber-Prozess zur Meldung, Untersuchung und Sanktionierung von Mitarbeiterfehlverhalten spielen Abteilungen eine zentrale Rolle, die als Key Contact Points (KCP) fungieren. Diese Abteilungen sind häufig die ersten Anlaufstellen für Meldungen über mögliche Verstöße gegen Gesetze, Vorschriften oder den Code of Conduct. Zu den Ansprechpartnern der Abteilungen gehören lokale Compliance-Beauftragte, interne Auditoren, Vertretende der Personalabteilung sowie Entscheidungs- und Eskalationsausschüsse für Produktsicherheit und technische Konformitätsvorschriften. Wie in der Konzernrichtlinie zum Hinweisgebersystem festgelegt, sind aktive Bestandteile des Hinweisgebersystems unter anderem die Rechtsabteilung, die Interne Revision, die Sicherheitsabteilung, das Personalwesen und die Compliance-Abteilung.

Die Meldekanäle sind rund um die Uhr verfügbar und akzeptieren Meldungen in allen Sprachen, einschließlich Risiken beziehungsweise Verletzungen von Lieferanten gegen Menschenrechte und Umweltstandards. Zu den Meldekanälen zählen unter anderem ein Online-Meldekanal, der Meldungen in verschiedenen Sprachen entgegennimmt, eine App, eine internationale 24-Stunden-Telefonhotline und ein externer Rechtsanwalt, der als Ombudsperson fungiert. Die Meldekanäle werden sowohl in allen Compliance-Pflichtschulungen als auch durch andere Kommunikationsformate den Beschäftigten vermittelt. Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen, von der Gesamtbelegschaft und weiteren Stakeholdern abwenden. Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg.

Dort bearbeiten die Beschäftigten die Hinweise, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern. Beschäftigte der Bereiche Revision, Sicherheit und Rechtswesen untersuchen die gemeldeten Fälle. Die AUDI AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes Regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG sowie die AUDI AG betreffen.

Das jeweilige Aufklärungs-Office beauftragt im Einzelfall auch unabhängige Dritte mit Untersuchungen, etwa Rechtsanwaltskanzleien oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Dies kann speziell dann vorkommen, wenn Hinweise Vorstandsmitglieder betreffen oder Fälle außergewöhnlich komplex sind - insbesondere mit unmittelbar drohenden rechtlichen Folgen für den Volkswagen Konzern (zum Beispiel bei besonders schwerwiegenden Korruptionssachverhalten oder möglichen Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht).

Veranstaltungen in den Fachbereichen ergänzen das Leistungsangebot der Group Integrity & Compliance. Ein eigenes, externes Format ist der „ComplianceXChange", ein Austausch von Fachexpertinnen und -experten mit anderen DAX-Unternehmen oder europäischen Unternehmen zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen, beispielsweise Hinweisgebersystem oder Geldwäscheprävention.

Ein IT-System, interne Kontrollen sowie das Mehr-Augen-Prinzip unterstützen die Beschäftigten beim Bearbeiten der Verdachtsmeldungen. Kennzahlen zum Hinweisgebersystem werden regelmäßig an den Vorstand und an den Aufsichtsrat berichtet.

Die Verantwortung für das Thema Schutz von Hinweisgebenden liegt bei der Group Integrity & Compliance Organisation des Volkswagen Konzerns. Diese gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht".

MAßNAHMEN: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Das primäre Ziel des Hinweisgebersystems besteht darin, die Meldung und Untersuchung von vermutetem Fehlverhalten, insbesondere von gravierenden Rechtsverstößen, auf eine faire, transparente und effiziente Art zu ermöglichen. Dabei soll gleichzeitig der Schutz für die Hinweisgebenden, die Beschäftigten, und die Personen, welche die Hinweisgebenden oder die Untersuchungen unterstützen, sowie die Betroffenen gewährleistet werden.

Die Konzernrichtlinie zum Schutz von Hinweisgebern gilt für alle kontrollierten Gesellschaften und Beschäftigten des Volkswagen Konzerns und ist in allen kontrollierten Konzerngesellschaften umzusetzen. Sie regelt abschließend und umfassend die Tätigkeit sowohl der Aufklärungs-Offices als auch der untersuchenden Einheiten bei der Untersuchung von potenziellen Regelverstößen, die über die Eingangskanäle des Hinweisgeber-

systems eingehen. Sie enthält Standards sowie allgemeine Verfahrensregeln für die Implementierung, Ausgestaltung und Durchführung der Hinweisgebersysteme und interner Untersuchungen im Volkswagen Konzern und regelt die dafür festzulegenden Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten sowie Kooperationsnotwendigkeiten innerhalb des Volkswagen Konzerns. Die untersuchenden Einheiten können zusätzliche Regelungen festlegen, solange diese Richtlinie und ihre Bestimmungen nicht im Widerspruch zur Konzernrichtlinie stehen.

Schulungen zum Hinweisgebersystem

Um sicherzustellen, dass alle Beschäftigten über das Hinweisgebersystem informiert sind, bietet das Unternehmen entsprechende Schulungen an. Die für alle Beschäftigten obligatorische Compliance-Schulung zu den Verhaltensgrundsätzen umfasst die Erläuterung des Hinweisgebersystems und der Schutzmechanismen für Hinweisgebende. In dieser Schulung werden zudem die rechtlichen Konsequenzen bei Benachteiligung von Hinweisgebenden verdeutlicht. Beschäftigte, die wegen ihrer Tätigkeit häufig mit Schweren Regelverstößen in Kontakt kommen können, erhalten ein vertiefendes Training. Dazu gehören zum Beispiel Beschäftigte in den Bereichen Revision, Sicherheit, Personalwesen, Rechtswesen oder der Group Integrity & Compliance.

Konsequenzen bei Fehlverhalten

Ein nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden. Nach sanktionierten Schweren Regelverstößen folgen strukturierte Ursachenanalysen, um ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern.

Der Volkswagen Konzern gewährleistet allen Hinweisgebenden sowie den Personen, die sie unterstützen oder die an der Untersuchung beteiligt sind, Schutz vor möglichen Repressalien, die aus ihrer Meldung resultieren könnten. Dieser Schutz ist in der Konzernrichtlinie Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns festgelegt und im Code of Conduct beschrieben. Verstöße gegen dieses Benachteiligungsverbot werden als Schwerer Regelverstoß behandelt. Zudem berücksichtigt der Volkswagen Konzern durch die Bestimmungen in dieser Konzernrichtlinie internationale Gesetze zum Hinweisgeberschutz, wie die EU-Direktive zum Hinweisgeberschutz, die entsprechenden nationalen Umsetzungsgesetze sowie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

ZIELE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

In Bezug auf den Schutz von Hinweisgebenden sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns wird regelmäßig zu den Themen Integrität und Compliance kommuniziert. Ziel ist, das Bewusstsein der Beschäftigten für angemessenes Verhalten sowie für die Unternehmensregeln und -werte zu schärfen und dafür zu sensibilisieren. Dies beinhaltet insbesondere auch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen zum Hinweisgebersystem, wie beispielsweise die interne sowie externe Kommunikation der Meldekanäle für Hinweisgebende.

Der Volkswagen Konzern hat Mindeststandards basierend auf verschiedenen rechtlichen und fachlichen Anforderungen sowie bewährten Praktiken definiert, die je nach Standort der Gesellschaft – innerhalb oder außerhalb der EU – Anwendung finden. Jede Gesellschaft ist verpflichtet zu überprüfen, ob länderspezifische oder andere lokale rechtliche Anforderungen vorliegen und die entsprechenden Informationen gegebenenfalls anzupassen.

Das Zentrale Aufklärungs-Office erstellt mindestens vierteljährlich detaillierte statistische Analysen zum globalen Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns, um die Risikoeinschätzung und die fortlaufende Optimierung des Compliance-Management-System sicherzustellen.

Der Konzernvorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten vierteljährlich zu ihren Sitzungen einen aktuellen statistischen Bericht über das Hinweisgebersystem. Dieser Bericht umfasst Daten zu neuen Hinweisen, deren Kategorisierung und die Entwicklung offener Fälle sowohl im Zentralen als auch in den Marken-spezifischen Aufklärungs-Offices der AUDI AG und der TRATON GROUP sowie dem Regionalen Aufklärungs-Office in China. Kennzahlen zum Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns werden regelmäßig an den Vorstand der Porsche AG berichtet.

KORRUPTION UND BESTECHUNG

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkung im Bereich Vermeidung von Korruption und Bestechung

Im Themengebiet Vermeidung von Korruption und Bestechung hat der Volkswagen Konzern über die Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung identifiziert. Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat der Volkswagen Konzern eine positive Auswirkung, indem er eine Kultur der Integrität fördert und das Vertrauen seiner Stakeholder entlang der gesamten Wertschöpfungskette durch sein Engagement und ein effektives Compliance-Management-System im Kampf gegen Korruption und Bestechung stärkt. Damit die Auswirkung auch potenziell in der mittelfristigen Zukunft wirken kann, soll die Bekämpfung von Korruption und Bestechung weitergeführt werden.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Integrität und Compliance sind wesentliche Elemente der Konzernstrategie, um als Unternehmen nachhaltig erfolgreich zu sein. Der Code of Conduct ist das ethische und wertebasierte Fundament für integres und regelkonformes Handeln im Volkswagen Konzern.

Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über die Instrumente des Compliance-Management-System zur Bekämpfung von Korruption. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf integren Geschäftspraktiken sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung – auch entlang der Wertschöpfungskette –, um positive Auswirkungen zu erhalten und zu stärken.

Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung sind Teil der Konzernstrategie, welche sich wiederum auf die Wertschöpfungskette auswirken können.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Korruption und Bestechung erfolgt unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung".

MANAGEMENTKONZEPTE: KORRUPTION UND BESTECHUNG

Der Volkswagen Konzern bekennt sich uneingeschränkt zu rechtmäßigem und verantwortungsvollem Handeln und verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber Korruption. Dieses Prinzip ist fest in den Unternehmenswerten verankert. Dies spiegelt sich auch in dem öffentlich zugänglichen Leitfaden Anti-Korruption, im Code of Conduct für Beschäftigte und im Code of Conduct für Geschäftspartner wider und bildet so den Maßstab für das Handeln des Volkswagen Konzerns. Weiterführende Konzernrichtlinien regeln den Umgang mit Interessenkonflikten, Spenden und Sponsorings sowie Zuwendungen in Form von Geschenken oder Einladungen.

Der Volkswagen Konzern geht Hinweisen auf mögliche Verstöße gegen die Grundsätze nach. Damit soll ein regelkonformes und gesetzestreues Verhalten im Volkswagen Konzern sichergestellt werden. Dabei sind die Führungskräfte und das Personalwesen für die Untersuchung von den gemeldeten Regelverstößen verantwortlich. Bei schwerwiegenden Fällen werden die Aufklärungs-Offices hinzugezogen. Beschäftigte, die in unlautere Geschäftspraktiken involviert sind, werden sanktioniert.

Die Verantwortung für die Themen Korruption, Bestechung und Geldwäscheprävention liegt im Bereich Group Integrity & Compliance des Volkswagen Konzerns. Dieser gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht".

MAßNAHMEN: KORRUPTION UND BESTECHUNG

Schriftliche Vorgaben

Der Code of Conduct steht allen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie Dritten auf der Konzern-Website zur Verfügung. Darüber hinaus organisiert das Group Integrity & Compliance-Kommunikationsteam Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele, mit dem Ziel, die Sensibilisierung für Integritäts- und Compliance-Themen zu unterstützen.

Basis der Aktivitäten zum Thema Korruptionsprävention ist die konzernweit geltende Richtlinie für Zuwendungen und Geschenke, die klare Regeln für den Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen

Zuwendungen festlegt. Dabei trägt sie auch dazu bei, Interessenkonflikte und schon den Anschein einer unzulässigen Beeinflussung zu vermeiden. Diese Aktivitäten verfolgen das Ziel, dass die Geschäftspraktiken im Volkswagen Konzern möglichst transparent und im Einklang mit den geltenden Vorschriften erfolgen.

Beratung

Der Infopoint Integrity & Compliance hat sich als zentrale Beratungsstelle etabliert. Das Team ist persönlich, per E-Mail oder über die Volkswagen 360°-App erreichbar. Es beantwortet Fragen zu Integrität und Compliance, insbesondere zu dem Verhaltenskodex und dem Thema Anti-Korruption, und steht in engem Austausch mit weiteren Beratungsstellen im Konzern.

Schulungsmaßnahmen und Zertifizierungen

Um Korruptionsrisiken zu vermeiden, werden risikobasiert regelmäßig Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen zum Thema Anti-Korruption durchgeführt. Diese Maßnahmen behandeln dabei nicht nur das Korruptionsverbot und den Umgang hierzu mit Amts- und Mandatsträgern, sondern umfassen auch Themen der Geldwäscheprävention. Eine detaillierte Beschreibung der Compliance-Trainings im Volkswagen Konzern erfolgt unter „Schulungsprogramme".

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis nehmen zweijährig an der Code-of-Conduct-Zertifizierung teil. Mit dem Unterzeichnen des Zertifikats bestätigen diese ihre Kenntnis der Verhaltensgrundsätze, die Kenntnis über ihre Meldeverpflichtung möglicher Interessenkonflikte und Schwerer Regelverstöße.

Business Partner Due Diligence

Im Rahmen der Business Partner Due Diligence (BPDD) wird die Integrität, mit dem Schwerpunkt Anti-Korruption, der Vertriebs-Geschäftspartner im Rahmen eines risikobasierten Ansatzes geprüft. Die Überprüfung erfolgt vor der Aufnahme einer Geschäftsbeziehung und wird über die gesamte Dauer der Geschäftsbeziehung fortgeführt. Durch die frühzeitige Identifikation potenzieller Risiken können präventive und reaktive mitigierende Maßnahmen eingeleitet werden, um die Verlässlichkeit und Stabilität der Geschäftsbeziehungen zu sichern. Wesentlicher Bestandteil ist dabei auch ein automatisiertes tägliches Integritätsmonitoring der Geschäftspartner. Zusätzlich werden Vertriebspartner risikobasiert zusätzlichen Prüfungen unterzogen, wie zum Beispiel Auditierungen. Dabei werden Geschäftspartner mit verschiedenen Formaten unterstützt, wie zum Beispiel Compliance-Dialoge, damit diese die erforderlichen Standards erfüllen. Group Integrity & Compliance unterstützt die operativ verantwortlichen Einheiten des Vertriebs beim Business-Partner-Due-Diligence-Prozess. Er umfasst regelmäßige Mediascreenings, Risikobewertungen, Sanktionslistenprüfungen und das Identifizieren von Warnhinweisen im Hinblick auf Geschäftspartner. Der Volkswagen Konzern untersucht, ob die Geschäftspartner ein Compliance-Management-System (CMS) haben beziehungsweise Compliance-Maßnahmen implementiert sind. Ziel ist es, Risiken für Gesetzesverstöße und das Missachten ethischer Standards früh zu erkennen, riskante Geschäftspartner zu meiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. In Einzelfällen werden Geschäftspartner direkt angesprochen, um mögliche Verstöße aufzuklären. Ist dies nicht möglich, wird die Geschäftsbeziehung nicht aufgenommen oder im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beendet. Entsprechende Geschäftspartner können für Geschäfte mit dem Volkswagen Konzern, seinen Marken und Gesellschaften gesperrt werden.

Neben dem im BPDD-Tool erfolgenden automatisierten, kontinuierlichen Integritätsmonitoring des Geschäftspartners wird die Umsetzung von eventuell mit dem Geschäftspartner bereits vor Vertragsschluss vereinbarten Mitigationsmaßnahmen nachverfolgt. Des Weiteren werden die Geschäftspartner regelmäßig dahingehend geprüft, ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen wie insbesondere Compliance Dialoge, Vor-Ort-Besuche oder Externe Audits zur Sicherstellung einer regel- oder gesetzeskonformen Geschäftsbeziehung erforderlich sind. Bei Bedarf werden im Rahmen eines risikobasierten Ansatzes diese Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Compliance-Officern durchgeführt.

Umgang mit Verstößen

Im Fall von Verstößen durch Beschäftigte erfolgen eine konsequente Sachverhaltsaufklärung und – sofern geboten – Sanktionierung der betreffenden Beschäftigten. Verdachtsfälle können jederzeit, vertraulich und auch anonym, über das konzernweite Hinweisgebersystem gemeldet werden. Diese Fälle werden von den zuständigen Aufklärungs-Offices gründlich untersucht, die unabhängig vom Managementkreis agieren.

Der Volkswagen Konzern führt Untersuchungen nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß mit höchster Vertraulichkeit durch. Dabei gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden frühzeitig angehört und rehabilitiert, wenn sie zu Unrecht verdächtigt wurden. Nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden. Nach schwerwiegenden Regelverstößen, die sanktioniert wurden, werden strukturierte Ursachenanalysen durchgeführt, um ähnliche Vorfälle in Zukunft zu verhindern.

Der Konzernvorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten vierteljährlich zu ihren Sitzungen einen aktuellen statistischen Bericht über das Hinweisgebersystem. Dieser Bericht umfasst die aggregierten Zahlen für Aufklärungs-Offices sowie eine Übersicht der im jeweiligen Quartal sanktionierten Schweren Regelverstöße.

Schulungsprogramme

Zum Thema Korruption und Bestechung bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten und Lieferanten folgende Schulungsprogramme an:

Für Beschäftigte im Volkswagen Konzern

Anti-Korruption

Der Volkswagen Konzern verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber jeglicher Form von aktiver und passiver Korruption. Gesellschaften mit hoher Risikoexposition gemäß ICRA sind dazu verpflichtet, ein Anti-Korruptions-Training für ihre Beschäftigten durchzuführen. Dieses Training schließt spezielle Module zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern sowie zur Handhabung von Zuwendungen ein.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns werden die Funktionen, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert. Im Konzern bilden diese Funktionen, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind, die Gesellschaften, denen laut ICRA ein Hochrisiko-Profil zugewiesen ist. Diese Gesellschaften gelten im Kontext der ESRS als risikobehaftete Funktionen. Die Implementierung der Schulungen zu Anti-Korruption und Geldwäscheprävention in den für den Volkswagen Konzern definierten risikobehafteten Funktionen erfolgt zu 100 %. Innerhalb des Porsche AG Konzerns werden die Funktionen, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert. Dies sind für das Thema Anti-Korruption die Gesellschaften, die unter anderem regelmäßig indirekte Mitarbeitende beschäftigen. In den für den Porsche AG Konzern für Anti-Korruption definierten Risikofunktionen ist zu 97,3 % ein Schulungskonzept zum Thema Anti-Korruption ausgerollt.

Vorstandsmitglieder sind grundsätzlich Teil der Zielgruppe für die Integrity & Compliance-Pflichtschulungen. Zusätzlich erhalten sie nach Berufung ein einmaliges, vertiefendes und persönliches Training zu den Themen Code of Conduct, Anti-Korruption und Geldwäscheprävention. Die Durchführung dieses einmaligen Trainings obliegt dem zuständigen Integrity & Compliance Officer.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde im Geschäftsjahr 2024 eine vertiefende Schulung zur Korruptionsprävention durchgeführt.

Geldwäscheprävention

Gesellschaften mit hoher Risikoexposition gemäß ICRA müssen ein Training zu Geldwäscheprävention implementieren, mit Fokus auf den Umgang mit Risiken für Geldwäsche. Das Format des Trainings liegt in der Verantwortung der jeweiligen Gesellschaften.

Für Lieferanten

Auch Geschäftspartnern aus Vertrieb und Beschaffung wird ein Training zum Code of Conduct für Geschäftspartner zu den Themen Anti-Korruption und Geldwäscheprävention zur Verfügung gestellt. Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist seit 2020 Vertragsbestandteil der Vereinbarungen mit Lieferanten und Dienstleistern.

ZIELE: KORRUPTION UND BESTECHUNG

In Bezug auf Korruption und Bestechung sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkungen wird aktuell nicht nachverfolgt. Mit dem Ziel einer risikobasierten Steuerung von Präventionsmaßnahmen erfolgt eine Interne Compliance-Risikobewertung der Gesellschaften im eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns (exklusive des Porsche AG Konzerns wegen eigenständiger Compliance Risikoanalyse). ICRA dient dazu, Compliance-Risiken – einschließlich Korruptionsrisiken – systematisch zu identifizieren, zu bewerten und zu minimieren. Nach Analyse der Risiken, die verschiedene Faktoren wie geografische Risiken, Branchenspezifika und vergangene Vorfälle berücksichtigen, werden risikobasierte Maßnahmenpakete zur gezielten Prävention an die Gesellschaften ausgerollt. Bei Konzerngesellschaften mit einer hohen Risikoexposition finden externe Prüfungen zur Umsetzung und Wirksamkeit der Präventionsmaßnahmen statt.

METRIKEN: KORRUPTION UND BESTECHUNG

Im Jahr 2024 sind bei den Aufklärungs-Offices 3.555 Hinweise eingegangen, die Mehrheit hiervon nicht anonym beziehungsweise anonym mit Kontaktmöglichkeit der hinweisgebenden Person. Auch die Gesamtzahl und Art der festgestellten Fälle von Korruption werden von den Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns ermittelt. Die Art der Fälle umfasst Korruption, Bestechung, Betrug, Erpressung, Geheime Absprachen und Geldwäsche. Bei Verurteilungen wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften werden Verurteilungen von Konzernmitarbeitern wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften im Rahmen der Ausübung der beruflichen Tätigkeit für den Konzern berücksichtigt, wenn und soweit im Konzern Kenntnis von solchen Verurteilungen vorliegt. Geldstrafen werden berichtet, wenn sie im direkten Zusammenhang mit solchen Verurteilungen stehen. Im Konzern ist bezogen auf das Geschäftsjahr 2024 eine Verurteilung eines ehemaligen Konzernmitarbeiters wegen eines Verstoßes gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften bekannt. Der Verurteilung liegt ein im Jahr 2022 festgestellter Regelverstoß zu Grunde, der ehemalige Beschäftigte schied noch im Jahr 2021 aus dem Unternehmen aus. Für das Geschäftsjahr 2024 liegt im Konzern des Weiteren keine Kenntnis über Geldstrafen im Zusammenhang mit einer Verurteilung vor.

KORRUPTION UND BESTECHUNG

		Kontrollierte Gesellschaften
Im Jahr 2024 festgestellte Fälle von Korruption oder Bestechung (inklusive Betrug, Erpressung, Geheime Absprachen und Geldwäsche)	Anzahl	5
Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften im Jahr 2024	Anzahl	1

POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND RISIKO UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkung im Bereich Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten

Der Volkswagen Konzern ist Akteur in zahlreichen Netzwerken von Expertinnen und Experten und Entscheidern, die einen bedeutenden Einfluss auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Agenda im politisch-gesellschaftlichen Umfeld haben.

Das politische Engagement des Volkswagen Konzerns wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 über eine tatsächliche positive Auswirkung als wesentlich identifiziert. Der Volkswagen Konzern wirkt heute durch Lobbying-Aktivitäten und politische Interessenvertretung positiv auf die Fokussierung auf nachhaltige Mobilität ein, vor allem in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, aber auch im eigenen Unternehmen.

Finanzielles Risiko im Bereich Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten

In Verbindung mit der politischen Interessenvertretung durch den Volkswagen Konzern wurde das wesentliche Risiko geringerer Einflussmöglichkeiten auf politische Entscheidungsprozesse festgestellt. Eine abnehmende gesellschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie oder rechtliche Einschränkungen der Lobbytätigkeiten in den kommenden Jahren könnten dazu beitragen, den Einfluss des Volkswagen Konzerns auf politische Entscheidungsprozesse zu verringern.

Infolgedessen kann der Volkswagen Konzern von politischen Entscheidungen negativ beeinflusst werden, ohne die Möglichkeit zu haben, (rechtzeitig) aktiv darauf einzuwirken. Daraus können sich negative regulatorische Konsequenzen ergeben, welche die langfristige Geschäftstätigkeit und Profitabilität aufgrund von beispielsweise Kostensteigerungen zur Erfüllung neuer gesetzlicher Vorgaben beeinträchtigen.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung sowie das Risiko haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss der wesentlichen positiven Auswirkung und reagiert auf den Einfluss des wesentlichen Risikos auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich der politischen Interessenvertretung. So gibt es neben der One-Voice-Policy auch politisches Lobbying sowie Risikobewertung und Strategische Vorausschau.

Strategische Unternehmensentscheidungen können sich auf die Möglichkeiten der politischen Interessenvertretung auswirken. Der Volkswagen Konzern vertritt weltweit seine Interessen, die im Rahmen von politischen Entscheidungen gehört werden und somit Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette haben.

Außerdem werden das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns und die Wertschöpfungskette inhärent vom strukturellen Wandel und geopolitischen Entwicklungen beeinflusst.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Politischer Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten erfolgt unter „Maßnahmen: Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten".

MANAGEMENTKONZEPTE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Als Teil der Gesellschaft kann der Volkswagen Konzern im Rahmen der politischen Interessenvertretung, dem Lobbying, die Positionen des Unternehmens gezielt in Entscheidungsprozesse, zum Beispiel bei Gesetzgebungsvorhaben, einbringen. Lobbying wird zentral und entsprechend den Grundsätzen der Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Verantwortlichkeit betrieben. Die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Volkswagen Konzern selbstverständlich. Unlautere Einflussnahme auf Politik und Gesetzgebung steht im Widerspruch zum Code of Conduct des Volkswagen Konzern und ist nicht erlaubt.

Politische Interessenvertretung wird unter anderem in der internen Konzernrichtlinie Public Affairs sowie den öffentlich zugänglichen Grundsätzen und Leitlinien (inklusive Anhang) für Public Affairs festgehalten. Die Richtlinie richtet sich an die Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und deren Politikbeauftragten. Die Vorgaben der Konzernrichtlinie bedürfen der Umsetzung in eigene Regelungen der jeweiligen Gesellschaft.

Die Prozessverantwortung für eine One-Voice-Policy im Rahmen der Konzernrichtlinie Public Affairs liegt im Bereich Konzern Außenbeziehungen, insbesondere beim Leiter für Public Affairs. Er informiert regelmäßig den Vorstand über den Status und die Botschaften der politischen Interessenvertretung im Konzern. In seiner Funktion als Vorsitzender eines markenübergreifenden Public Affairs-Steuerkreises kann er Themen bei Bedarf bis in den Vorstand mit dem Ziel einer Positionsfestlegung eskalieren.

Ziel der One-Voice-Policy ist es, eine einheitliche, abgestimmte und verbindliche Position für konzernrelevante politische Fragestellungen festzulegen. Diese wird weltweit mit konsistenten Botschaften von Konzern, Marken und Gesellschaften an die jeweiligen Adressaten kommuniziert. Dadurch werden die Interessen des Konzerns mit den gleichen, intern abgestimmten Inhalten, Zielen und Aussagen vertreten. Die Konzernrichtlinie soll eine transparente politische Interessenvertretung in den Entscheidungsprozessen der Politik sicherstellen. Die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und die Einbeziehung weiterer externer Stakeholder-Erwartungen werden mit der Richtlinie an alle kontrollierten Gesellschaften kommuniziert. Auf diese Weise sollen finanzielle und rechtliche Risiken sowie Vertrauensverlust und Reputationsrisiken vermieden werden. Zudem soll ein möglicher Ausschluss von öffentlichen Aufträgen aufgrund von strengen Vorschriften und/oder Nichteinhaltung politischer Verpflichtungen minimiert oder verhindert werden.

Im Umgang mit Amts- und Mandatsträgern gelten national und international strenge Regelungen zur Verhinderung von Korruption. Die internen Zuwendungsrichtlinien berücksichtigen dies umfassend.

Der Volkswagen Konzern vergibt als Akteur im gesellschaftlichen Umfeld Spenden und Sponsorengelder für gesellschaftliche Zwecke. Spenden sind freiwillige Zuwendungen ohne Gegenleistung, während Sponsorengelder auf einer vertraglich vereinbarten Gegenleistung basieren. Zur Vermeidung von Interessenkonflikten und zur Gewährleistung eines einheitlichen Verhaltens innerhalb des Unternehmens sind Spenden und Sponsoringmaßnahmen nur im Rahmen der jeweiligen Rechtsordnung und in Übereinstimmung mit den aktuellen internen Bestimmungen zulässig. Diese Maßnahmen werden im Volkswagen Konzern ausschließlich im Rahmen eines Genehmigungsprozesses gewährt.

Außerdem unterstützt der Volkswagen Konzern mit Geld- und Sachspenden wissenschaftliche, gemeinnützige oder kulturelle Zwecke. Darüber hinaus werden Spenden nur an Einrichtungen vergeben, die als gemeinnützig anerkannt oder durch besondere Regelungen zur Spendenannahme befugt sind.

Der Volkswagen Konzern strebt nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte sowie Produktionsanlagen an. Daher setzt sich der Konzern für ambitionierte, gleichzeitig wirtschaftlich realisierbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierfür sind praktikable Vorgaben in verschiedenen Themenfeldern erforderlich.

Die aktuellen Fokusthemen des Volkswagen Konzerns sind folgende:

- Förderung E-Mobilität
  Für den Volkswagen Konzern ist die Förderung der Elektromobilität wesentlich zur Erreichung der Klimaziele. Hierfür bedarf es aus Sicht des Konzerns vor allem einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur. Dieser Ausbau muss zügig und verbindlich vorangetrieben werden.
  Der Volkswagen Konzern hält für die Stärkung der Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen Förderinstrumente in frühen Phasen des Hochlaufs für ein wichtiges Element für einen Erfolg der E-Mobilität.
  Darüber hinaus sollten zur Dekarbonisierung des Transportsektors und speziell des Fahrzeugbestands alternative und CO_2-ärmere Kraftstoffe weiterentwickelt und eingesetzt werden.
- Regulierungen zu Batterien
  Infolge der strategischen Ausrichtung sind batteriespezifische Regulierungen für den Volkswagen Konzerns von wesentlicher Bedeutung. Dies gilt zum Beispiel für die Systematiken und Methodiken zur Bestimmung des CO_2-Fußabdrucks einer Batterie, die flexibel und fair ausgestaltet sein sollten.
- Regelbasierter Handel
  Der Volkswagen Konzern ist ein global agierender Konzern und somit angewiesen auf einen offenen regelbasierten internationalen Handel. Handelsbeschränkende Maßnahmen wie die Einführung von Ausgleichs-/Schutzzöllen sind aus Sicht des Konzerns generell ungeeignet die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie langfristig zu stärken. Stattdessen muss die Automobilindustrie durch ein passendes regulatorisches Umfeld und der Schaffung von wettbewerbsfähigen Strukturen in der Transformation unterstützt werden. Der Abschluss von bereits verhandelten, aber auch von neuen Handelsabkommen und Partnerschaften kann

hierbei unter anderem helfen, Handelsbarrieren und Wettbewerbsverzerrungen zu minimieren. Dies wird vom Volkswagen Konzern befürwortet.

> Cybersicherheit, Daten und Digitalisierung
Cybersicherheit, Digitalisierung und KI sind prägende Themen der Automobilindustrie dieser Zeit. Der Volkswagen Konzern unterstützt einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten jeder Art und unterstützt den Datenzugang zu Fahrzeugdaten als Basis für neue Wertschöpfung auf Grundlage der bestehenden Gesetze.

> Automatisiertes Fahren
Das automatisierte Fahren soll integraler Bestandteil der Entwicklung der Mobilität von morgen werden. Um hier die Entwicklung voranzutreiben, müssen aus Sicht des Volkswagen Konzerns vor allem einheitliche Regelungen geschaffen und Restriktionen abgebaut werden.

> Klimapolitik und Emissionen
Nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte und Produktionsanlagen sind das Ziel des Volkswagen Konzerns. Der Konzern setzt sich daher für ambitionierte, aber wirtschaftlich umsetzbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierzu bedarf es aus Konzernsicht unter anderem praktikabler Vorgaben in diversen Themenfeldern, zum Beispiel Rezyklatquoten und End-of-life-Regelungen.

> Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie
Der Volkswagen Konzern setzt sich für eine wirtschaftliche Stärkung und Entbürokratisierung des Automobilsektors in der EU ein. Innovationen sollten nicht nur gefördert, sondern auch industriell skaliert werden. Preisgünstigere Energie muss der Industrie zur Verfügung stehen. Es ist wichtig, die Bezugsquellen für Rohstoffe zu diversifizieren und Partnerschaften mit Drittländern einzugehen. Darüber hinaus dürfen Vorschriften oder bürokratische Verpflichtungen europäische Unternehmen nicht benachteiligen.

Die Volkswagen AG (R001681), Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (R001768), TRATON SE (R001565), VW Financial Services AG (R001704), PowerCo (R006923), AUDI AG (R001702), MAN Truck & Bus SE (R001638), Cariad (R006271), MOIA (R000349), MAN Energy Solutions SE (R001653), Volkswagen Group Charging GmbH (R001890) sind im Lobbyregister des Deutschen Bundestages registriert.

Die Volkswagen Aktiengesellschaft (REG-Nummer: 6504541970-40), Scania AB (publ) (REG-Nummer: 3305029916-47), MAN Energy Solutions SE (REG-Nummer 101247832736-33) und MAN Truck & Bus SE (REG-Nummer 06093891220-52) sind im europäischen Transparenzregister registriert.

MAßNAHMEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Der Volkswagen Konzern hat im Berichtsjahr verschiedene Maßnahmen eingeführt, die auch zukünftig ausgeführt werden. Diese dienen der Steuerung und Sicherstellung der Konsistenz in der politischen Interessenvertretung des Konzerns.

Politische Interessenvertretung

Um auf die Strategie des Volkswagen Konzerns einzuzahlen, wirkt der Bereich der Public Affairs auf die politischen Rahmenbedingungen ein. Die aktive Interessenvertretung wird vor allem mit den regelmäßigen Maßnahmen der Verbandsarbeit und Kontakten zu Politik durch die Zentrale oder über Außenbüros verstärkt. Das Ziel des Bereichs ist eine weltweit einheitliche Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung des Konzerns nach außen.

Risikobewertung und Strategische Vorausschau

Im Rahmen der Risikobewertung hat der Volkswagen Konzern relevante politische Entwicklungen und regulatorische Maßnahmen identifiziert und bewertet. Dabei wurden Handlungsempfehlungen für die Konzernleitung abgeleitet, unter Einbeziehung eines Netzwerks von Politikverantwortlichen, externer Netzwerke, von Verbandsarbeit, von Themenverantwortlichkeiten und von Prioritätsmärkten.

One-Voice-Policy

Eine detaillierte Beschreibung der One-Voice-Policy erfolgt unter „Managementkonzepte: Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten".

Die One-Voice-Policy des Volkswagen Konzerns wird organisiert über Group & Brand Guidelines, den Konzernsteuerkreis Public Affairs, Lobby Guidelines, Informations- und Abstimmungskaskaden (Group Calls, regelmäßige Telefonkonferenzen). Dies erfolgt unter Berücksichtigung regulatorischer Anforderungen, wie zum Beispiel dem Lobbyregister des Deutschen Bundestages oder EU-Regulierungen wie die CSRD oder die EU Foreign Subsidies Regulation. Darüber hinaus werden Anforderungen aufgrund von ESG-Ratings oder aus anderen Vorgängen einbezogen.

Für Konzernrichtlinien gilt im Unternehmen die Zielvorgabe für alle kontrollierten Gesellschaften, diese innerhalb eines festgelegten Zeitraums umzusetzen. Sollte eine Gesellschaft nicht in der Lage sein, die Richtlinie umzusetzen, ist sie verpflichtet, darüber Bericht zu erstatten.

ZIELE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

In Bezug auf Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung und des Risikos wird aktuell nicht nachverfolgt.

Die Zielsetzungen im Bereich Public Affairs sind geprägt durch konzerninterne Steuerungsaufgaben und unterstützende Aktivitäten für den Konzern. Die Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung im Konzern sind entscheidend, um eine einheitliche und strategische Kommunikation Richtung Politik und Non-Governmental Organisations (NGOs) zu gewährleisten. Dabei ist die Sicherstellung der Erfüllung aller gesetzlicher Anforderungen selbstverständlich. Darüber hinaus wird in besonderen Fällen eine operative Unterstützung aller Konzernteile bei behördlichen Vorgängen angeboten, um eine zielgerichtete und effiziente Abwicklung sicherzustellen.

METRIKEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Die Summe der politischen Zuwendungen setzt sich zusammen aus den direkt und indirekt vom Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen, sowie dem monetären Wert der geleisteten Sachleistungen. Direkte Zuwendungen sind solche, die politischen Parteien, ihren gewählten Vertretern oder Personen, die ein politisches Amt anstreben, direkt zur Verfügung gestellt werden. Bei indirekten Zuwendungen handelt es sich um Zuwendungen an beispielsweise Lobbyisten oder Verbände, die mit bestimmten politischen Parteien oder Anliegen verbunden sind oder diese unterstützen. Die Summe der politischen Zuwendungen wurde nicht nach Regionen aufgeschlüsselt, da diese außer in den USA nicht gewährt wurden. Die in diesem Bericht enthaltenen Zahlen sind aufgrund der spezifischen Definitionen in den ESRS abweichend von Eintragungen in sogenannten Lobbyregistern. In diesem Bericht sind daher nicht alle Zahlen aus Eintragungen in Lobbyregistern enthalten.

Der Wert der direkt und indirekt getätigten finanziellen politischen Zuwendungen und Sachleistungen der vollkonsolidierten Gesellschaften belief sich im Jahr 2024 auf 92 Tsd. €.

MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN UND ZAHLUNGSPRAKTIKEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Auswirkung im Bereich Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Die Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns gestalten deren Unternehmenserfolg maßgeblich mit. Partnerschaftliches Verhalten schafft beständige Geschäftsbeziehungen, die sich durch beiderseitigen Nutzen auszeichnen.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde im Zusammenhang mit dem Management der Beziehungen zu Lieferanten eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung identifiziert. Das faire Geschäftsverhalten des Volkswagen Konzerns wirkt sich positiv auf die partnerschaftlichen und vertrauensvollen Geschäftsbeziehungen zu den Lieferanten entlang der Wertschöpfungskette aus. Dieses Vertrauen soll langfristig aufrechterhalten werden.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der direkten Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben. Dies erfolgt im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Diese zielt darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich des Managements von Lieferantenbeziehungen. Diese ermöglichen den Erhalt und die Stärkung der positiven Auswirkung, insbesondere durch den Code of Conduct für Geschäftspartner, Lastenhefte und das S-Rating.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Management von Lieferantenbeziehungen erfolgt unter „Managementkonzepte, Maßnahmen und Ziele: Management der Beziehungen zu Lieferanten und Zahlungspraktiken".

MANAGEMENTKONZEPTE, MAßNAHMEN UND ZIELE: MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN UND ZAHLUNGSPRAKTIKEN

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Partnern, Stakeholdern und der Gesellschaft. Der Volkswagen Konzern erkennt seine Verantwortung nicht nur an, sondern erachtet es darüber hinaus als wesentlich, eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit den Partnern und Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

Responsible Supply Chain System

Ein zentraler Ansatz in der Beschaffungsstrategie des Volkswagen Konzerns ist das Responsible Supply Chain System (ReSC-System). Es setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung ein und damit auch vor der konkreten Verhandlung von Lieferzeiten und Einkaufspreisen. Dieses Managementkonzept hat das Ziel, systematisch menschenrechtliche, soziale oder ökologische Risiken zu identifizieren und ihnen präventiv und reaktiv mitigative Maßnahmen entgegenzusetzen. Eine detaillierte Beschreibung des ReSC-Systems und seiner Bestandteile erfolgt im Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

Das Fundament des ReSC-Systems sind die folgenden Standardmaßnahmen:

Risikoanalyse gemäß Responsible Supply Chain System

Der erste Schritt des ReSC-Systems ist die regelmäßige Risikoanalyse. Diese erfolgt vor Auftragsvergabe auf Basis der Geschäftsmodelle der direkten Lieferanten und berücksichtigt externe sowie interne Daten zu

Menschenrechts- und Umweltrisiken. Basierend auf der ermittelten Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten negativen Auswirkungen zugeordnet.

Business-Partner-Due-Diligence-Prozess

Eine detaillierte Beschreibung der Aktivitäten zur Überprüfung der Integrität von Geschäftspartnern erfolgt unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung".

Im ersten Drittel des Geschäftsjahres 2024 lag auch noch die Beschaffung im Anwendungsbereich der BPDD. Der Prozess wurde zum April 2024 angepasst und für die Beschaffung durch ein kontinuierliches Mediascreening ersetzt.

Die Beauftragung von Lieferungen und Leistungen obliegt der jeweils zuständigen Beschaffungsorganisation der Marken und Gesellschaften und ist nach den geltenden Regelungen in den Konzerngremien und -systemen abzubilden und abzustimmen.

Code of Conduct für Geschäftspartner

Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist eine zentrale Maßnahme zur Förderung fairen Geschäftsverhaltens im Volkswagen Konzern. Durch die Festlegung klarer Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf Menschenrechts-, Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards schafft der Konzern Transparenz und Verlässlichkeit. Dadurch wird das Vertrauen in die partnerschaftlichen Geschäftsbeziehungen gestärkt und deren langfristige Stabilität gesichert.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist für Lieferanten, Vertriebspartner und alle anderen B2B-Geschäftspartner verbindlich, die Geschäftsbeziehungen zum Volkswagen Konzern unterhalten. Als wesentlich identifizierte Nachhaltigkeitsaspekte können damit auch in der Lieferkette berücksichtigt werden.

Lastenhefte

Zusätzlich zum Code of Conduct für Geschäftspartner gibt es weitere produktspezifische Anforderungen an Lieferanten. Diese sind in Lastenheften festgehalten und schreiben vor, auf welche Art und Weise bestimmte Produkte hergestellt werden müssen. Zu den Vorgaben der Lastenhefte gehört etwa bei Batteriezellen eine möglichst vollständige Offenlegung der Lieferketten von Kobalt, Nickel, Lithium und natürlichem Grafit.

Bei neuen Fahrzeugprojekten beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die CO_2-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile zu machen. Das bedeutet: Lieferanten werden verbindliche CO_2-Ziele vorgegeben, deren Einhaltung auf Nachfrage nachgewiesen werden muss. Nur Lieferanten, die Produkte gemäß den Lastenheftanforderungen herstellen, werden als vergabefähig betrachtet.

Die Lastenhefte gelten als fortlaufende Maßnahme.

Sustainability-Rating

Seit 2019 ist das S-Rating ein etablierter Prozess im Volkswagen Konzern. Dies ist ein konzerneinheitliches Instrument, mit dem die Nachhaltigkeitsperformance von Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität geprüft wird und mit dem Risiken abgeschwächt werden sollen.

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der direkten Lieferanten ein positives S-Rating haben. Dies erfolgt im Rahmen der regenerate+. Die Strategie zielt darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten. Dazu gehört ebenfalls angeben zu können, dass 95 % der Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem haben, zum Beispiel ISO 14001 oder EMAS.

Als Zwischenziel hat sich der Volkswagen Konzern gesetzt, dass bis 2025 der Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating 85 % des Gesamteinkaufsvolumens entsprechen soll. Die Erreichung des Ziels wird im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms kontinuierlich überprüft und überwacht.

METRIKEN: ZAHLUNGSPRAKTIKEN

Zahlungsbedingungen im Zusammenhang mit Lieferanten sind in den Standardeinkaufsbedingungen der Volkswagen AG und in den anderen Konzerngesellschaften geregelt. Diese sind öffentlich verfügbar unter https://www.vwgroupsupply.com/one-kbp-pub/de/kbp_public/information/procurement_conditions_new/procurement_conditions_new.html. Für die Volkswagen AG ist festgelegt, dass Lieferanten innerhalb von 30 Tagen bezahlt werden. Die Bedingungen der Marken und Gesellschaften in den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten und Regionen weisen unterschiedliche Zahlungsziele aus, jeweils unter Beachtung der nationalen gesetzlichen Vorgaben. Die Fristen reichen hier von 30 bis 120 Tagen. Die Standardzahlungsbedingungen finden grundsätzlich Anwendung, individuelle Abweichungen als Teil eines ausgehandelten Lieferantenvertrags sind jedoch möglich. Dabei gibt es keine standardmäßige Abweichung für eine bestimmte Gruppe an Lieferanten. Der Volkswagen Konzern zahlt seine Verbindlichkeiten im Rahmen dieser beschriebenen Zahlungsziele.

Durchschnittlich werden im Volkswagen Konzern 53 Tage benötigt, um Rechnungen zu begleichen. Diese Angabe wurde für den Volkswagen Konzern über folgende Definition der Days Payable Outstanding (DPO) berechnet, welche auch zur internen Steuerung herangezogen wird:

$$\frac{\textbf{\textit{Verbindlichkeiten}}^{13}}{\textbf{\textit{Umsatzerlöse des Geschäftsjahres}}} \times \mathbf{365}$$

Zum Stichtag 31.12.2024 haben die großen, kapitalmarktorientierten deutschen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängige gerichtliche Mahnverfahren wegen Zahlungsverzugs, gegen die noch kein Widerspruch eingelegt wurde, in geringer Anzahl ermittelt. Anhängige Klageverfahren aufgrund Zahlungsverzugs werden im Bereich Rechtswesen bearbeitet und liegen zum Ende des Geschäftsjahres nur in unwesentlicher Höhe vor.

[13] Verbindlichkeiten umfassen neben den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen vereinzelte lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten.

Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht

ANGABEN ZUR SORGFALTSPFLICHT

INDEX DER SORGFALTSPFLICHT IM NACHHALTIGKEITSBERICHT

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Kapitel
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	> „Nachhaltigkeitsmanagement“ > „Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards
Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	> „Interessen und Standpunkte der Stakeholder“ > „Nachhaltigkeitsmanagement“ > “Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	> „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards, sofern > wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden
Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	> Beschreibung der Maßnahmen in den Themenstandards, sofern > wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	> Beschreibung in den Themenstandards, ob und wie die Wirksamkeit > dieser Bemühungen nachverfolgt werden und wie darüber kommuniziert wird

ESRS-INDIZES
INDEX DER ESRS-ANGABEPFLICHTEN

		Kapitel/Abschnitt im Bericht	Seitenzahl (ab)
ESRS 2 - Allgemeine Angaben		Allgemeine Informationen	
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	Über diesen Nachhaltigkeitsbericht	229
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Über diesen Nachhaltigkeitsbericht	229
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat	243
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des Unternehmens befassen	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat; Nachhaltigkeitsmanagement	243 246
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat	243
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht	444
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	249
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie	230
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Standpunkte der Stakeholder	239
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsmanagement; Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse; In allen Themenstandards, jeweils unter Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell: Klimawandel Umweltverschmutzung Wasser Biologische Vielfalt und Ökosysteme Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Corporate Citizenship Kundinnen und Kunden Informationen zur Unternehmensführung Klimawandel: Strategie: Klimawandelresilienz; Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete	246 249 264 298 311 318 327 362 392 411 416 426 269 320
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse	249
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse; Index der ESRS-Angabepflichten; Index der ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben	249 445 449

ESRS E1 - Klimawandel		**Klimawandel**	
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	Strategie: Klimawandel und Übergangsplan	267
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Managementkonzept: Dekarbonisierung	270
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel	278
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Ziele: Klimawandel	272
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Metriken: Klimawandel	287
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Metriken: Klimawandel	288
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Zertifikate	Metriken: Klimawandel	295
E1-8	Interne CO_2-Bepreisung	Metriken: Klimawandel	297
ESRS E2 - Umweltverschmutzung		Umweltverschmutzung	
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Managementkonzept: Umweltverschmutzung	301
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung	304
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Ziele: Umweltverschmutzung	304
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Metriken: Umweltverschmutzung	307
E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	Metriken: Umweltverschmutzung	309
ESRS E3 - Wasser- und Meeresressourcen		Wasser	
E3-1	Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Managementkonzept: Wasser	312
E3-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Maßnahmen und Ressourcen: Wasser	314
E3-3	Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Ziele: Wasser	313
E3-4	Wasserverbrauch	Metriken: Wasser	315
ESRS E4 - Biologische Vielfalt und Ökosysteme		Biologische Vielfalt und Ökosysteme	
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	319
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	322
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Maßnahmen und Ressourcen: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	324
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Ziele: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	324
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Metriken: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	326
ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	329
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	331
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ziele: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	330
E5-4	Ressourcenzuflüsse	Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	337
E5-5	Ressourcenabflüsse	Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	341

ESRS S1 - Beschäftigte und Fremdarbeitsarbeitskräfte		**Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte**	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkunge; Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	365 370
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen	365
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanäle	367
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Arbeitsbedingungen	374
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Arbeitsbedingungen; Arbeits- und Gesundheitsschutz	374 383
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	Arbeitsbedingungen	374
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Arbeitsbedingungen	374
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Arbeitsbedingungen	374
S1-9	Diversitätskennzahlen	Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit	385
S1-10	Angemessene Entlohnung	Arbeitsbedingungen	374
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Arbeitsbedingungen	374
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Arbeits- und Gesundheitsschutz	383
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit	385
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Sonstige arbeitsbezogene Rechte	389
ESRS S2 - Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette		Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	395
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren: Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	398
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle	400
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette; Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	401 395
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele: Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, Förderung positiver Auswirkungen und Umgang mit wesentlichen Risiken	410
ESRS S3 - Unternehmensspezifische Angaben zu Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact		Corporate Citizenship	
Unternehmensspezifische Angabe: Konzepte im Zusammenhang mit Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact		Managementkonzepte: Societal Impact und Corporate Citizenship	412
Unternehmensspezifische Angabe: Maßnahmen in Bezug auf Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact		Maßnahmen: Societal Impact und Corporate Citizenship	413
Unternehmensspezifische Angabe: Ziele in Bezug auf Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact		Ziele: Societal Impact und Corporate Citizenship	415

ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer		Kundinnen und Kunden	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	417
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren: Einbeziehung von Kundinnen und Kunden; Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle	419 419
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle	419
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	421
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	424
ESRS G1 - Unternehmensführung		Informationen zur Unternehmensführung	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Unternehmenskultur; Schutz von Hinweisgebenden; Korruption und Bestechung	426 430 433
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	Management der Beziehungen zu Lieferanten und Zahlungspraktiken	441
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Korruption und Bestechung	433
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	Korruption und Bestechung	433
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten	437
G1-6	Zahlungspraktiken	Management der Beziehungen zu Lieferanten und Zahlungspraktiken	443

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission (5), Anhang II		Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat
ESRS 2 GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3				Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission (6), Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Allgemeine Informationen: Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (7), Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 202 0/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS E1-1	14	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050				Verordnung (EU) 021/1119, Artikel 2 Absatz 1	Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan
ESRS E1-1	16 (g)	Unternehmen, die von den Paris- abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch –	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan

				Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit		
ESRS E1-4	34	THG-Emissionsreduktionsziele	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6	Klimawandel: Ziele: Klimawandel
ESRS E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2			Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1			Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-5	40 - 43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1			Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-6	44	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1	Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-6	53 - 55	Intensität der THG-Bruttoemissionen	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch –	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1	Klimawandel: Metriken: Klimawandel

				Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen			
ESRS E1-7	56	Entnahme von Treibhausgasen und CO_2-Zertifikate				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-9	66	Risikoposition des Referenzwert- Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024
ESRS E1-9	66 (a); 66 (c)	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko; Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024
ESRS E1-9	67 (c)	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten			Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024
ESRS E1-9	69	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024
ESRS E2-4	28	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs,	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2				Umweltverschmutzung: Metriken: Umweltverschmutzung

		der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E3-1	9	Wasser- und Meeresressourcen	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2	Wasser: Managementkonzept Wasser
ESRS E3-1	13	Spezielles Konzept	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2	Wasser: Managementkonzept Wasser
ESRS E3-1	14	Nachhaltige Ozeane und Meere	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2	Nicht wesentlich
ESRS E3-4	28 (c)	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2	Wasser: Metriken: Wasser
ESRS E3-4	29	Gesamtwasserverbrauch in m^3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2	Wasser: Metriken: Wasser
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (a) i		Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1	Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (b)		Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2	Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (c)		Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2	Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS E4-2	24 (b)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2	Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme
ESRS E4-2	24 (c)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2	Nicht wesentlich
ESRS E4-2	24 (d)	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2	Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme
ESRS E5-5	37 (d)	Nicht recycelte Abfälle	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5-5	39	Gefährliche und radioaktive Abfälle	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (f)	Risiko von Zwangsarbeit	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (g)	Risiko von Kinderarbeit	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell
ESRS S1-1	20	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte

			in Anhang I Tabelle 1		
ESRS S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	23	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-3	32 (c)	Bearbeitung von Beschwerden	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanäle
ESRS S1-14	88 (b) and (c)	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Arbeits- und Gesundheitsschutz
ESRS S1-14	88 (e)	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3		Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024
ESRS S1-16	97 (a)	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit
ESRS S1-16	97 (b)	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit
ESRS S1-17	103 (a)	Fälle von Diskriminierung	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige Arbeitsbezogene Rechte
ESRS S1-17	104 (a)	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD- Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige Arbeitsbezogene Rechte
ESRS 2- SBM3 - S2	11 (b)	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3		Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell
ESRS S2-1	17	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1		Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

ESRS S2-1	18	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3		Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
ESRS S2-1	19	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD- Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
ESRS S2-1	19	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
ESRS S2-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
ESRS S3-1	16	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1		Nicht wesentlich
ESRS S3-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Nicht wesentlich
ESRS S3-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Nicht wesentlich
ESRS S4-1	16	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1		Kundinnen und Kunden: Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden
ESRS S4-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Nicht einschlägig

ESRS S4-4	35	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Nicht einschlägig
ESRS G1-1	10 (b)	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3		Nicht einschlägig
ESRS G1-1	10 (d)	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3		Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebenden
ESRS G1-4	24 (a)	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Informationen zur Unternehmensführung: Korruption und Bestechung
ESRS G1-4	24 (b)	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3		Informationen zur Unternehmensführung: Korruption und Bestechung

1 Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).

2 Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

3 Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).

4 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz") (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

5 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erläuterung in der Referenzwert-Erklärung, wie Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren in den einzelnen Referenzwerten, die zur Verfügung gestellt und veröffentlicht werden, berücksichtigt werden (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 1).

6 Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission vom 30. November 2022zur Änderung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/637 festgelegten technischen Durchführungsstandards im Hinblick auf die Offenlegung der Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsrisiken (ABl. L 324 vom 19.12.2022, S. 1).

7 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission vom 17. Juli 2020zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Mindeststandards für EU-Referenzwerte für den klimabedingten Wandel und für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 17).

STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSSENSIBLEN GEBIETEN

		Markengruppe Core					
	Nr.	1	2	3	4	5	6
Allgemeine Informationen	Standort	Volkswagen Werk Anchieta	Volkswagen Werk Bratislava	Volkswagen Werk Chattanooga	Volkswagen Werk Curitiba	Volkswagen Werk Emden	Volkswagen Werk GM Dresden
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Brasilien	Slowakei	USA	Brasilien	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
	Werkfläche [ha]	165,3	243,7	443,5	128,8	412,9	13,2
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	27	33,4	45,6	46,1	40,8	36,2
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	21,5	27,3	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	4	7	1	1	6	3
	Namen der Schutzgebiete	- Parque Estadual Águas Da Billings - Parque Natural Muanicipal Do Pedroso - Parque Natural municipal Estorit Virgílio Simionato - Área De Protecao Ambiental Haras Sao Bernardo	- Zahorske Pomoravie - Devinske aluvium Moravy - Morava - March-Thaya-Auen - Stokeravska vapenka - Devinska Kobyla - Devinske Jazero	- Enterprise South Park	- Área De Proteção Ambiental Do Iguaçú	- Unterems und Außenems Waddenzee - Emsmarsch von Leer bis Emden Krummhörn - Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer - Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer	- Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg - Prießnitzgrund - Täler von Vereinigter und Wilder Weißeritz

		Markengruppe Core				
	Nr.	7	8	9	10	11
Allgemeine Informationen	Standort	Volkswagen Werk Osnabrück	Volkswagen Werk Palmela	Volkswagen Werk Wolfsburg	Volkswagen Werk Zwickau	Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Hannover
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Großbritannien und Nordirland	Deutschland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
	Werkfläche [ha]	48,1	140,5	1624,3	190,6	138,1
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]; - Fläche der Landnutzung [H] - Treibhausgasemissionen [H]; - Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H]; - Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H]; - Volumen des Wasserverbrauchs [M] - Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M] - Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]; - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [H]; - Regulierung des Wasserdurchflusses [H] - Globale Klimaregulierung [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]; - Abbau fester Abfälle [M] - Wasseraufbereitung [M]; - Hochwasserschutz [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	35,5	32,2	27,6	44,9	35,50
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	1	4	3	1
	Namen der Schutzgebiete	- Kammmolch-Biotop Palsterkamp	- Arrábida / Espichel	- Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker - Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg - Drömling - Barnbruch	- Mittleres Zwickauer Muldetal - Bachtäler im Oberen Pleißeland - Am Rümpfwald Glauchau	- Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker

		Markengruppe Core				
	Nr.	12	13	14	15	16
Allgemeine Informationen	Standort	**Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Poznan**	**SEAT Werk Barcelona**	**SEAT Werk El Prat**	**SEAT Werk Martorell**	**Škoda Werk Mladá Boleslav**
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Polen	Spanien	Spanien	Spanien	Tschechische Republik
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen
	Werkfläche [ha]	46,8	39,4	18,5	287,2	663
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Fläche der Landnutzung [H] - Treibhausgasemissionen [H] - Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H] - Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H] - Volumen des Wasserverbrauchs [M] - Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M] - Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [H] - Regulierung des Wasserdurchflusses [H] - Globale Klimaregulierung [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Abbau fester Abfälle [M] - Wasseraufbereitung [M] - Hochwasserschutz [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	37,8	28,4	30,2	36	34,8
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	2	2	2	3
	Namen der Schutzgebiete	- Dolina Cybiny - Fortyfikacje w Poznaniu	- Delta del Llobregat - Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf	- Delta del Llobregat - Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf	- Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat - Serres del Litoral central	- Radouc - Chlum u Neprevázky - Bezdecin

		Markengruppe Core	Volkswagen Group Technology				
	Nr.	17	18	19	20	21	22
Allgemeine Informationen	Standort	Škoda Werk Vrchlabi	Volkswagen Werk Braunschweig	Volkswagen Werk Chemnitz	Volkswagen Werk Kassel	Volkswagen Werk Martin	Volkswagen Werk São Carlos
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Tschechische Republik	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Slowakei	Brasilien
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
	Werkfläche [ha]	35,1	116,9	25,9	322,2	28,1	73
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	43	38,5	37	29,6	45,1	40,1
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3	29,1
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	3	2	4	2	1
	Namen der Schutzgebiete	- Krkonose	- Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker - Riddagshäuser Teiche - Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg	- Zwönitztal - Separate Fledermausquartiere im Raum Chemnitz und Freiberg	- Fuldaaue um Kassel - Baunsberg - Dönche - Habichtswald und Seilerberg bei Ehlen	- Mala Fatra - Uholniky	- Apa Corumbataí, Botucatu E Tejupá Perimetro Corumbataí

		Markengruppe Progressive				
	Nr.	23	24	25	26	27
Allgemeine Informationen	Standort	Audi Werk Brüssel	Audi Werk Györ	Audi Werk Ingolstadt	Audi Werk Neckarsulm	Audi Standort Münchsmünster
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Sign. Op. Standort
	Land	Belgien	Ungarn	Deutschland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
	Werkfläche [ha]	56,2	516,1	286	142,2	54,1
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	31,5	30	29,7	33,7	
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	3	2	4	2	1
	Namen der Schutzgebiete	- Zones Boisées et ouvertes au Sud de la Région bruxelloise – complexe Verrewinkel – Kinsendael - Hallerbos en naije boscomplexen met brongebieden en heiden - La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés et la Vallée de la Woluwe – complexe Forêt de Soignes – Vallée de la Woluwe	- Gönyüi-homokvidék - Szigetköz	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald - Standortübungsplatz Ingolstadt - Hepberg	- Untere Jagst und unterer Kocher - Jagst mit Seitentälern	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg

		Markengruppe Progressive					Markengruppe Sport Luxury
	Nr.	28	29	30	31	32	33
Allgemeine Informationen	Standort	Audi Standort Neuburg	Audi Standort Neustadt	Lamborghini Werk S'Agata Bolognese	Bentley Werk Crewe	Ducati Werk Bologna	Porsche Werk Leipzig
	Kategorie	Sign. Op. Standort	Sign. Op. Standort	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Italien	Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland	Italien	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen/ Prüfgelände	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
	Werkfläche [ha]	46,60	259,6	50	55,1	11,6	429,3
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	48	55	32,3	36,9	25,1	33,1
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	20	21	26,3	20,8	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	3	2	2	1	2	3
	Namen der Schutzgebiete	- Donaumoosbäche, Zucheringer Wörth und Brucker Forst - Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald - Donauauen zwischen Lechmündung und Ingolstadt	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - NATO-Übungsplatz Siegenburg	- Manzolino - Torrazzuolo	- Sandbach Flashes	- Golena San Vitale e Golena del Lippo - Boschi di San Luca e Destra Reno	- Brösen Glesien und Tannenwald - Leipziger Auwald - Leipziger Auensystem

		Markengruppe Sport Luxury		MAN Energy Solutions			
	Nr.	34	35	36	37	38	39
Allgemeine Informationen	Standort	**Porsche Werk Stuttgart**	**Porsche Entwicklungszentrum Weissach**	**MAN Energy Solutions Werk Augsburg**	**MAN Energy Solutions Werk Berlin**	**MAN Energy Solutions Werk Deggendorf**	**MAN Energy Solutions Werk Frederikshavn**
	Kategorie	Produktion	Sign. Op. Standort	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Dänemark
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen
	Werkfläche [ha]	71,8	100,2	30,6	3,1	5,8	12,4
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	35,5		36,9	38,7	50,2	40,7
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3		26,3	26,3	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	1	3	4	3	3
	Namen der Schutzgebiete	- Glemswald und Stuttgarter Bucht - Vogelinsel Max-Eyth-See	- Strohgäu und unteres Enztal	- Lechauen nördlich Augsburg - Lechauen zwischen Königsbrunn und Augsburg - Höh- Hörgelau- und Schwarzgraben, Lechbrenne nördlich Augsburg	- Wasserwerk Tegel - Tegeler Fließtal - Baumberge - Spandauer Forst	- Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen - Isarmündung - Extensivwiesen östlich Deggendorf	- Hirsholmene - Hirsholmene, havet vest herfo og Ellinge A's udlob - Bangsbo Ada log omliggende overdrevsomrader

		MAN Energy Solutions	
	Nr.	40	41
Allgemeine Informationen	Standort	MAN Energy Solutions Werk Kopenhagen	MAN Energy Solutions Werk Saint-Nazaire
	Kategorie	Produktion	Produktion
	Land	Dänemark	Frankreich
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen
	Werkfläche [ha]	5,5	5,1
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	34,1	29,1
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	5
	Namen der Schutzgebiete	- Vestamager og havet syd for	- Estuaire de la Loire Nord - Estuaire de la Loire – Baie de Bourgneuf - Estuaire de la Loire - Grande Brière, marais de Donges et du Brivet - Grande Brière et marais de Donges

		Traton Group					
	Nr.	42	43	44	45	46	47
Allgemeine Informationen	Standort	**Scania Werk Angers**	**Scania Werk Luleå**	**Scania Werk Meppel**	**Scania Werk São Paulo**	**Scania Werk Slupsk**	**Scania Werk Södertälje**
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Frankreich	Schweden	Niederlande	Brasilien	Polen	Schweden
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
	Werkfläche [ha]	37,3	15,8	11,1	43,2	14,2	421,3
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	38,2	45,8	48,3	29	46,5	29,9
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	11,2	26,3	26,3	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	1	1	1	1	3
	Namen der Schutzgebiete	- Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette	- Gammelstadsviken	- De Wieden	- Área De Proteção Ambiental Haras São Bernardo	- Dolina Slupi	- Kvedesta - Brant syd Lanaren - Stangberget

		Traton Group					
	Nr.	48	49	50	51	52	53
	Standort	**Scania Werk Zwolle**	**MAN T&B Werk Krakau**	**MAN T&B Werk München**	**MAN T&B Werk Nürnberg**	**MAN Werk Pinetown**	**MAN Werk Salzgitter**
Allgemeine Informationen	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Niederlande	Polen	Deutschland	Deutschland	Südafrika	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
	Werkfläche [ha]	37	116,1	94	35,5	5,4	71,5
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	38,1	37,8	35	33,9	26,4	40,7
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	3	1	3	4	3	1
	Namen der Schutzgebiete	- Rijntakken - Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht - Veluwe	- Puszcza Niepolomicka	- Allacher Forst und Angerlohe - Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos - Nymphenburger Park mit Allee und Kapuzinerhölzl	- Nürnberger Reichswald - Rednitztal in Nürnberg - Tiergarten Nürnberg mit Schmausenbuck - Sandheiden im mittelfränkischen Becken	- Marion Wood Nature Reserve - New Germany Nature Reserve - Krantzkloof Nature Reserve	- Heerter See

		Traton Group				
	Nr.	54	55	56	57	58
Allgemeine Informationen	Standort	MAN Werk Starachowice	International Motors Werk Huntsville	International Motors Werk Springfield	International Motors Werk Tulsa	Volkswagen Truck & Bus Werk Resende
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Polen	USA	USA	USA	Brasilien
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
	Werkfläche [ha]	29,9	34,4	180,6	51	108,4
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Ökologischer Zustand des	Biodiversity Intactness Index (BII) [%]	45,2	33,1	40,1	24,8	45
	Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%]	26,3	27,2	26,3	26,3	26,3
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	1	1	1	1
	Namen der Schutzgebiete	- Ostoja Sieradowicka - Uroczska Lasów Strachowickich	- Beaver Dam Nature Trail	- Cedar Bog Nature Preserve	- Oxley Nature Center	- Refúgio De Vida Silvestre Estadual Da Lagoa Da Turfeira

Nichtfinanzielle Kennzahlen 2024 der Volkswagen AG

Für die im Berichtsjahr abzugebende nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 289b bis e HGB wurde im Nachhaltigkeitsbericht die zusammengefasste Darstellung gewählt. Bei den vorstehenden Ausführungen im Nachhaltigkeitsbericht gelten alle Angaben, Regelungen, dargestellten Prozesse und Kennzahlen stets für den Volkswagen Konzern einschließlich der Volkswagen AG. Es wurden keine zusätzlichen Aspekte nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz identifiziert, die ausschließlich für die Volkswagen AG gelten. Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Nachfolgend finden Sie eine Tabelle wesentlicher nichtfinanzieller Kennzahlen der Volkswagen AG.

WESENTLICHE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN DER VOLKSWAGEN AG

	2024
Personal	
Beschäftigte zum 31.12.	112.091
Frauenanteil Beschäftige in %	18,9
Frauenanteil Top-Management in %	10,3
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem pro Jahr	10,3
Total Recordable Injury Rate (TRIR)	12,5
Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	7,4
Umwelt	
Energieverbrauch gesamt in Mio. MWh	1,8
THG-Emissionen Scope 1 in Mio. t CO_{2e}	1,4
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) in Mio. t CO_{2e}	0,1
Wasserverbrauch in Mio. m^3	0,7
Abfälle gesamt in Mio. t	0,6